



Rauno Tuominen, Teuvo Leskinen, Tuomo Lapp

## **Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueet Uudenmaan tiepiirin alueella**

Toimenpideselvitys kehitettävistä alueista

Tiehallinnon selvityksiä 37/2009

Rauno Tuominen, Teuvo Leskinen, Tuomo Lapp

**Raskaan liikenteen pysäköinti- ja  
levähdysalueet Uudenmaan  
tiepiirin alueella**

Toimenpideselvitys kehitettävistä alueista

Tiehallinnon selvityksiä 37/2009

**Tiehallinto**

Helsinki 2009



ISSN 1457-9871  
ISBN 978-952-221-285-6  
TIEH 3201151

Verkkojulkaisu pdf ([www.tiehallinto.fi/julkaisut](http://www.tiehallinto.fi/julkaisut))

ISSN 1459-1553  
ISBN 978-952-221-286-3  
TIEH 3201151-v

Sokonet Oy  
Espoo 2010

**TIEHALLINTO**  
Uudenmaan tiepiiri  
Opastinsilta 12 A  
PL 70  
00521 HELSINKI  
Puhelin 020 636 0070

**Rauno Tuominen, Teuvo Leskinen, Tuomo Lapp: Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueet Uudenmaan tiepiirin alueella: toimenpideselvitys kehitettävistä alueista.** Helsinki 2009. Tiehallinto, Uudenmaan tiepiiri. Tiehallinnon selvityksiä 37/2009, 75 s. + liitt. 6 s. ISSN 1457-9871, ISBN 978-952-221-285-6, TIEH 3201151

**Asiasanat:** RASKAS LIIKENNE; PYSÄKÖINTIALUEET; LEVÄHDYSALUEET; UUDENMAAN TIEPIIRI

**Aiheluokka:** 12; 311

## **TIIVISTELMÄ**

### **Pysäköinti- ja levähdysalueiden tarve ja tarjonta**

Raskaan liikenteen kuljettajat tarvitsevat pysäköinti- ja levähdysalueita lakisääteisten taukojen pitämiseen ja entistä enemmän myös yöpymiseen. Pysäköinti- ja levähdysalueita tarvitaan lisäksi kuormien käsittelyyn ja raskaan liikenteen viranomaisvalvontaan. Uudellamaalla alueiden tarve korostuu Vuosaaren sataman ympäristössä ja Kehä III:n keskiosuudella, pääkaupunkiseudun sisääntuloteiden varrella noin 30 – 50 kilometrin säteellä Helsingistä sekä Hangon sataman ympäristössä.

Nykyisin varsinaisia myös yöpymiseen tarkoitettuja rekkaparkkialueita on vain Vuosaaren ja Hangon satamien yhteydessä. Vuosaaren noin 120 pysäköintipaikan alue on toistaiseksi riittänyt sataman liikenteen tarpeisiin, mutta alueen pitkäaikaisen pysäköintiin varatut paikat ovat nykyisin öisin lähes täysin käytössä. E 18 -tien varressa Vuosaaren sataman lähistöllä on tarvetta pitkällä aikavälillä myös toiselle suurelle rekkaparkkialueelle.

Tiehallinto on rakentanut pääkaupunkiseudun sisääntuloteille kolme raskaalle liikenteelle soveltuvaa palvelualueita; vt 3 Keimolanportti, vt 4 Tuuliruusu ja vt 7 Sipoonlahti. Keimolanportin ja Sipoonlahden palvelualueet ovat yöaikaan täysin käytössä ja myös Tuuliruusun paikoista on käytössä noin puolet. Ongelmana on, että Keimolanportin palvelualue poistuu käytöstä uusien tiejärjestelyjen myötä vuonna 2016, johon mennessä viimeistään tulee löytää tälle suunnalle vähintään 30 – 50 korvaavaa pysäköintipaikkaa.

Palvelualueiden lisäksi Tiehallinnolla on pysäköinti- ja levähdysalueita, joista osalla on myös kioski- tai kahvilapalveluita. Pääkaupunkiseudun lähistöllä on pääteillä kuusi alueparia, joita erityisesti ulkomaiset kuljettajat käyttävät myös yöpymiseen, vaikka alueita ei ole varustettu tähän tarkoitukseen. Varsinkin valtatie 7 alueista osa on yöaikaan täynnä yöpyviä rekkoja. Raskaalle liikenteelle merkityt pysäköintipaikat eivät aina riitä ja rekkoja pysäköidään myös henkilöautoliikenteelle varatulle osalle levähdysaluetta. Pääkaupunkiseudun lähistön levähdys- ja pysäköimisalueista kolme alueparia poistuu lähivuosina käytöstä suunniteltujen moottoriteiden eritasoliittymäjärjestelyjen vuoksi (vt 1 Nupuri, vt 4 Leppäkorpi ja vt 7 Hirvimetsä). Näitä alueita korvaavia uusia pysäköintipaikkoja tarvitaan noin 40 – 50 kpl.

Viime vuosina ovat yleistyneet yksityisten yritysten ylläpitämät palveluasetat, joilla on tyypillisesti noin 10 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa/asema. Myös nämä paikat ovat erityisesti valtatie 3 suunnalla täysimittaisesti yöpyvien kuljettajien käytössä, Helsingistä aina Hyvinkäälle ja Riihimäelle saakka.

Luvallisten pysäköintipaikkojen niukkuuden takia kuljettajat joutuvat käyttämään yöpymiseen myös rakentamattomia tontteja, teollisuusalueiden kadunvarsia ja muita alueita, joita ei ole suunniteltu tähän tarkoitukseen. Esi-

merkiksi Vantaan Viinikkalassa laskettiin syyskuussa 2009 rakentamattomalla teollisuustontilla noin 15 yöpyvää rekkaa ja 10 muuta pysäköityä raskasta ajoneuvoa. Samalla seudulla myös kauppakeskusten pysäköintialueita käytetään yleisesti rekkojen yöpymiseen.

### **Tiehallinnon toimintalinjojen tarkistaminen**

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden riittävyyden turvaamiseksi pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueilla, on tarpeen tarkistaa Tiehallinnon tähänastisia toimintalinjoja. Kapasiteettiongelman lisäksi toimintalinjojen tarkistamista perustelevat seuraavat syyt:

- raskas liikenne on kansainvälistynyt ja ulkomaisten kuljettajien kasvanut määrä on selvästi muuttanut pysäköinti- ja levähdysalueiden käyttötarpeita
- uusien määräysten mukaan kuljettajilla ei ole enää mahdollisuuksia pitää taukoja tai yöpyä satama-alueilla
- yleinen kaupan ja teollisuuden logististen järjestelmien tavoite on, että tavara ei "seiso" varastoissa vaan se kuljetetaan suoraan tuotantolaitoksista kuluttajille ja käyttökohteisiin, mikä edellyttää kuljetuksia myös yöaikaan
- henkilöautoilijat suosivat aikaisempaa enemmän yksityisiä palveluasemia, jolloin kuorma-autoilijoiden suhteellinen osuus Tiehallinnon alueilla on lisääntynyt.

### **Kehittämisperiaatteet ja -vastuut**

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden tarpeen täyttämiseksi Uudenmaan tiepiirin alueella esitetään seuraavia kehittämisperiaatteita ja kehittämisvastuun jakamista:

Tiehallinto vastaa:

- pääteiden varsilla olevista pysäköinti- ja levähdysalueista
- pääteillä Tiehallinnon palvelualueilla sekä yksityisillä palveluasemilla raskaan liikenteen kuljettajien yöpymisestä aiheutuvasta lisäpaikkatarpeesta, kun paikkatarve alueella ylittää esimerkiksi 10 paikkaa, jonka määrän kaupalliset toimijat yleensä pystyvät tarjoamaan.

Kunnat vastaavat:

- alueiden kaavoituksesta ja kunnallistekniikasta
- raskaan liikenteen kuljettajien asukaspysäköintipaikoista taajamissa
- siirtokuormauspaikoista pääkaupunkiseudulla
- satamien raskaan liikenteen pysäköinnistä myös satama-alueen ulkopuolella.

Yksityisten palveluntarjoajien vastuulla ovat palvelu-, levähdys- ja pysäköintialueiden:

- kaupalliset palvelut
- Tiehallinnon palvelualueilla henkilöautoasiakkaiden autopaikat
- Tiehallinnon palvelualueilla sekä yksityisillä palveluasemilla raskaan liikenteen pysäköintipaikat päivääjän asiakkaiden tarvetta varten (tyypillisesti enintään 10 raskaan liikenteen paikka/asema).



## Kehittämistoimenpiteet portaittain

Toimenpiteiden suunnittelussa on pyritty raskaan rakentamisen sijasta osittain kevyempiin toimiin, joiden toteuttaminen ei vaadi niin paljon resursseja, sekä eri tahojen resurssien kokoamiseen asian edistämiseksi. Toimenpideohjelmassa esitetään neliportaista lähestymistapaa:

- 1) Pyritään vaikuttamaan raskaan liikenteen pysäköinti- ja yöpymispaikkojen tarpeeseen maanteiden varrella. Tähän liittyy kysynnän aktiivinen seuranta ja reagointi, koska tarpeet eri väylillä voivat muuttua nopeasti. Tiehallinto tukee hankkeita, joilla kuljettajille voidaan tarjota asianmukaiset yöpymispaikat valvotuissa olosuhteissa esimerkiksi satamien ja terminaalien yhteydessä.
- 2) Tehostetaan nykyisten Tiehallinnon maanteiden pysäköinti- ja levähdysalueiden käyttöä pienillä liikenteenohjaus- ja muilla toimenpiteillä. Vastaavasti pyritään tehostamaan nykyisten rekkaparkkien ja yksityisten palveluasemien pysäköintialueiden käyttöä. Kartoitetaan mahdollisuuksia osoittaa raskaan liikenteen yöaikaiseen pysäköintiin myös jo valmiita pysäköintialueita. Tiedotetaan aktiivisesti alueista, joilla yleensä on vapaata tilaa.
- 3) Lisätään tarpeen mukaan nykyisten Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueiden pysäköintipaikkakapasiteettia raskaan liikenteen osalta ja modernisoidaan samalla alueiden liikennejärjestelyjä paremmin raskaan liikenteen tarpeita vastaaviksi.
- 4) Uusia raskaalle liikenteelle soveltuvia pysäköinti- ja levähdysalueita toteutetaan:
  - Tiehallinnon palvelualueina moottoriväylähankkeiden yhteydessä
  - Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueina pääteiden parannushankkeiden yhteydessä
  - Kaupallisten toimijoiden ja Tiehallinnon yhteistyöhankkeina, kun raskaan liikenteen pysäköintipaikkatarve on kohteessa poikkeuksellisen suuri (yli 10 paikkaa).
  - Yksityisinä palveluasema- ja rekkaparkkihankkeina.

## Ehdotus lähivuosien kehittämistoimenpiteistä

Välittömästi toteutettaviksi lähiajan toimenpiteiksi ehdotetaan seuraavaa:

Tiehallinto tarkistaa liikenteenohjausjärjestelyjä kysytyimmillä levähdysalueilla siten, että raskas liikenne voi käyttää yöaikaan myös henkilöautoille varattua alueen osaa. Vuosaaren satama tarkistaa rekkaparkkialueen pysäköintin aikarajoituksia siten, että yöpymiseen soveltuvia paikkoja saadaan lisää. Kaupungit neuvottelevat mahdollisuuksista käyttää valmiita ja yöaikaan vapaita kauppakeskusten ja vastaavien kohteiden pysäköintialueita raskaan liikenteen kuljettajien yöpymiseen.

Tiehallinto seuraa raskaan liikenteen pysäköintipaikkatarpeen kehitystä maanteiden varsilla, ja alueista joilla yleensä on tilaa, tiedotetaan aktiivisesti yrittäjille ja kuljettajille.

Tiehallinto kiirehtii yhteistyössä kaupungin ja maanomistajien kanssa aluevaraussuunnitelman laatimista Vantaan Luhtaanmäkeen sijoittuvan, Keimolanportin alueelta poistuvia pysäköintipaikkoja korvaavan, raskaan liikenteen



pysäköintialueen toteuttamiseksi. Samoin sovitaan tarvittavasta valtatie 3 eritasoliittymän muutoksesta.

Tiehallinto laatii parannussuunnitelman valtatiellä 3 Nurmijärvellä sijaitsevan Nummenniityn levähdysalueen raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen lisäämisestä. Tarvittaessa kysynnän kasvaessa laaditaan parannussuunnitelma myös valtatiellä 4 Mäntsälässä sijaitsevista Ohkolan levähdysalueista.

Laaditaan ideasuunnitelma Tuuliruusun palvelualueen raskaan liikenteen pysäköintialueen laajentamisesta valtatie 4 itäpuolelle Mäntsälän kunnan ja kaupallisten toimijoiden hankkeena.

Kehitellään liiketoimintamallia, jolla yksityinen toimija voisi tarjota maksullisia valvottuja tauko- ja yöpymispaikkoja raskaan liikenteen kuljettajille Keski-Euroopan ja Ruotsin mallien tapaan. Esimerkiksi Vantaan Vaaralaan kaavailtu rekkaparkkipaikka soveltuisi hyvin yksityisen toimijan ylläpidettäväksi.

**Nyckelord:** Tung trafik; parkeringsområden; rastplatser, Nylands vägdistrikt

**Temaklass:** 12; 311

## **SAMMANFATTNING**

### **Behovet och utbudet gällande parkerings- och rastplatser**

Chaufförerna som kör tunga fordon behöver parkerings- och rastplatser för att kunna hålla lagstadgade pauser och allt mer också för övernattnig. Parkerings- och rastplatser behövs också för lasthantering och när myndigheterna övervakar tung trafik. Behovet i Nyland accentueras kring Nordsjö hamn och på det mellersta avsnittet på Ring III samt längs huvudstadsregionens infartsvägar på ett ca 30 – 50 kilometers avstånd från Helsingfors, och i omgivningen kring hamnen i Hangö.

Endast i Nordsjö hamn och Hangö hamn finns det i dag egentliga långtradarparkeringar med övernattningsmöjligheter. Området med ca 120 parkeringsplatser i Nordsjö har ännu varit tillräckligt för hamnens behov, men platserna som har reserverats för långtidsparkering har redan nu nästan full beläggning på natten. På lång sikt behövs det också en till stor långtradarparkering vid väg E18 nära Nordsjö hamn.

Vägförvaltningen har vid huvudstadsregionens infartsvägar, rv 3 Käinbyporten, rv 4 Tuuliruusu och rv 7 Sibboviken byggt tre serviceområden som lämpar sig för tung trafik. Käinbyportens och Sibbovikens serviceområden har nu nattetid full beläggning och vid Tuuliruusu är ca hälften av platserna i användning. Problemet är att Käinbyportens serviceområde tas ur bruk år 2016 i och med nya vägregleringar. Minst 30 – 50 ersättande parkeringsplatser bör senast före det planeras i området.

Vägförvaltningen har dessutom parkerings- och rastplatser, varav en del också med kiosk- och kafétjänster. Vid huvudvägarna finns det sex par rastplatser nära huvudstadsregionen. Speciellt utländska chaufförer använder dem även för övernattnig, trots att områdena inte är utrustade för detta ändamål. Speciellt en del av områdena vid riksväg 7 är nattetid fullsatta med övernattnande långtradare. De parkeringsplatser som har anvisats för tung trafik räcker inte alltid till och långtradarna parkeras också på den del av rastplatsen som har reserverats för personbilar. Tre av rastplatsparen med parkering nära huvudstadsregionen tas de närmaste åren ur bruk p.g.a. motorvägarnas trafikplatsregleringar (rv 1 Nupurböle, rv 4 Alkärr och rv 7 Hirvimetsä). Cirka 40 – 50 nya parkeringsplatser behövs för att ersätta dem.

De senaste åren har det blivit vanligt att privata företag upprätthåller trafikstationer. Dessa har vanligen ca 10 parkeringsplatser/station för tunga fordon. Även dessa privata trafikstationer har full beläggning med övernattnande chaufförer, speciellt längs rv 3 från Helsingfors mot Hyvinge och ända till Riihimäki.

På grund av att de tillåtna parkeringsplatserna är få måste chaufförerna övernattna på obebyggda tomter, industriområden, gator och andra områden som inte har planerats för detta ändamål. Exempelvis i Vinikby i Vanda räknades i september 2009 ca 15 övernattnande långtradare och 10 andra parkerade tunga fordon. I samma trakt använde övernattnande långtradare också allmänt affärscentrumens parkeringsområden.



## Vägförvaltningen reviderar verksamhetslinjerna

För att en tillräcklig mängd parkerings- och rastplatser för tung trafik ska kunna tryggas i huvudstadsregionen och dess närområden är det nödvändigt att Vägförvaltningen ser över sina verksamhetslinjer. Förutom kapacitetsproblemen är också en revidering motiverad av följande skäl:

- den tunga trafiken har globaliserats och på grund av flera utländska chaufförer har behovet att använda parkeringsområden och rastplatser ändrat betydligt
- enligt nya bestämmelser har chaufförerna inte längre möjlighet att vila eller övernatta på hamnområdena
- målet för den allmänna handelns och industrins logistiska system är att varorna inte ska "ligga" i lager, utan transporteras direkt från produktionsinrättningen till konsumenterna och användningsplatserna, vilket förutsätter transport också på natten
- personbilsförarna gynnar mer än tidigare privata trafikstationer, varvid långtradarnas relativa andel på Vägförvaltningens områden har ökat.

## Utvecklingsprinciper och -ansvar

För att fylla den tunga trafikens behov av parkerings- och rastplatser föreslås följande utvecklingsprinciper och ansvarsfördelning i Nylands vägdistrikt:

Vägförvaltningen ansvarar för:

- parkerings- och rastplatserna vid huvudvägarna
- tilläggsplatser som behövs för tung trafik som övernattar på Vägförvaltningens serviceområden samt på privata trafikstationer vid huvudvägarna, när behovet av platser är större än t.ex. 10, vilket är vad kommersiella aktörer vanligen maximalt kan erbjuda.

Kommunerna ansvarar för:

- områdets planläggning och kommunalteknik
- boendeparkeringen för tung trafik i tätorterna
- omlastningsplatserna i huvudstadsregionen
- parkeringen av tung hamntrafik, även utanför hamnområdet.

Privata serviceproducenter ansvarar för:

- kommersiell service
- bilplatserna för kundernas personbilar på Vägförvaltningens serviceområden
- parkeringsplatser för kundernas behov dagtid i den tunga trafiken på Vägförvaltningens serviceområden samt på privata trafikstationer (typiskt maximalt 10 uppställningsplatser/station för tunga fordon).

## Utvecklingsåtgärder stegvis

Ett tillvägagångssätt i fyra faser föreslås i Nylands vägdistrikt för att utveckla parkeringsområden och rastplatser för tung trafik:

- 1) Avsikten är att försöka inverka på behovet av parkerings- och övernattningsplatser vid landsvägarna. Detta innebär aktiv uppföljning och reaktion på efterfrågan, eftersom behovet kan ändra snabbt på olika trafikleder. Vägförvaltningen stödjer projekt där chaufförerna kan erbjudas ändamålsenliga övernattningsplatser i bevakade förhållanden, t.ex. vid hamnar och terminaler.

- 2) Användningen av Vägförvaltningens nuvarande parkerings- och rastplatser effektiveras med små trafikstyrningsåtgärder eller dylikt. Samtidigt eftersträvas en effektivare användning av de nuvarande långtradarparkeringarna och parkeringsplatserna vid de privata trafikstationerna. Möjligheterna att anvisa befintliga parkeringsområden för tung trafik nattetid kartläggs. Aktiv information ges om områden som vanligen har lediga platser.
- 3) Parkeringskapaciteten för tung trafik på Vägförvaltningens nuvarande parkerings- och rastplatser utökas enligt behov och samtidigt moderniseras områdets trafikregleringar så att de bättre motsvarar den tunga trafikens behov.
- 4) Nya parkerings- och rastplatser lämpliga för tung trafik anläggs:
  - I motorledsprojekt som Vägförvaltningens serviceområden
  - I huvudvägarnas förbättringsprojekt som Vägförvaltningens parkerings- och rastplatser
  - I kommersiella aktörers och Vägförvaltningens samarbetsprojekt, när behovet av parkeringsplatser för tung trafik är exceptionellt stort (över 10 platser).
  - Som privata projekt för trafikstationer och långtradarparkering.

### **Förslag till utvecklingsåtgärder de närmaste åren**

Förslag till direkta åtgärder den närmaste tiden:

Vägförvaltningen granskar trafikstyrningen på de mest anlitade rastplatserna så att tung trafik nattetid också kan använda den del av området som har reserverats för personbilar. Nordsjö hamn granskar långtradarparkeringens tidsbegränsning så att flera lämpliga platser för nattparkering kan anvisas. Städerna förhandlar om möjligheten för övernattande långtradarchaufförer att använda affärscentrumens parkeringsområden eller motsvarande områden som är lediga på natten.

Vägförvaltningen följer med hur behovet av parkeringsplatser för tung trafik utvecklas vid landsvägarna och informerar aktivt företag och chaufförer om områden där det vanligen finns lediga parkeringsplatser.

Vägförvaltningen påskyndar tillsammans med staden och fastighetsägarna utarbetningen av en områdesreserveringsplan för att bygga en långtradarparkering som ersätter parkeringsplatserna som försvinner i Käinbyporten i Luhtabacka i Vanda. Samtidigt görs överenskommelse om en nödvändig ändring av trafikplatsen på riksväg 3.

Vägförvaltningen utarbetar en förbättringsplan för Nummenniitty rastplats vid riksväg 3 i Nurmijärvi, i avsikt att utöka antalet parkeringsplatser för tung trafik. En förbättringsplan för Ohkola rastplats i Mäntsälä vid riksväg 4 utarbetas också om efterfrågan ökar.

En idéplan utarbetas för att utvidga parkeringsområdet för tung trafik vid Tuuliruusu trafikstation, öster om riksväg 4. Planen görs i ett samarbetsprojekt med Mäntsälä kommun och kommersiella aktörer.

En affärsverksamhetsmodell, enligt modeller i Centraleuropa och Sverige, utarbetas för att en privat aktör ska kunna erbjuda avgiftsbelagda, övervakade rast- och övernattningsplatser för långtradarchaufförerna. Exempelvis det planerade området för långtradarparkering i Fagersta i Vanda skulle lämpa sig väl för en privat aktör.



## SUMMARY

Heavy vehicle drivers need parking and rest areas to take their statutory breaks and overnight stays. In addition, parking and rest areas are required for freight transfer and traffic control carried out by police. In the Uusimaa road region the demand for areas is emphasized near the ports of Vuosaari and Hanko, on the central part of Ring Road III and along main arteries leading to Helsinki Metropolitan Area.

Utilization rate measurement produced in October 2009 proved that demand for new parking and rest areas has become evident. The need is highlighted by the fact that several important areas/area pairs will be removed in near future. Notably highways 3 & 7, and the Eastern end of Ring Road III require new areas.

To ensure sufficient supply, it is necessary for Finnish Road Administration to re-evaluate its strategy concerning on parking and rest areas. Not only the capacity of the area network has become inadequate, but in addition road freight transport has changed in various ways. To meet the changing requirements, new guidelines and shares of responsibilities for the development process are proposed as follows:

Finnish Road Administration is responsible for:

- providing parking and rest areas along main roads and highways
- providing additional parking spaces at service areas and private service stations when demand exceeds e.g. 10 parking spaces (the number commercial side can normally provide)

Municipalities are responsible for:

- planning areas and realizing municipal engineering
- providing residential parking spaces for heavy vehicles at densely populated areas
- providing freight transfer areas in the Helsinki Metropolitan Area
- providing parking areas at ports (also outside official port areas)

Commercial side is responsible for:

- providing commercial services at areas
- providing passenger car parking spaces at service areas maintained by Finnish Road Administration
- providing heavy vehicle parking spaces for day-time purposes (normally less than 10 parking spaces) at service areas and private service stations

Proposed actions are divided into four stages. In the first stage the demand itself is influenced. This calls for Finnish Road Administration to support projects that provide more parking spaces near ports and freight terminals. The first stage also includes active monitoring of demand and reacting to changing requirements. The second stage aims at increasing the capacity by making space utilization at existing areas more efficient. This includes e.g. allowing heavy vehicles to use passenger car sides for parking, and investigating the chance of using commercial sites for night-time parking. The third stage includes heavier actions, such as enlarging areas and modernizing them to better meet the requirements for road freight transport. In the fourth stage entirely new areas are realized; both by Finnish Road Administration alone and in co-operation with commercial actors.

## ESIPUHE

Tämä toimenpideselvitys raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden kehittämisestä Uudenmaan tiepiirin alueella on jatkoa tiepiirin vuonna 2006 laatimalle pysäköinti- ja levähdysalueselvitykselle.

Toimenpideselvityksessä on kartoitettu raskaalle liikenteelle soveltuvien pysäköinti- ja levähdysalueiden nykyistä tarvetta ja käyttöä Uudenmaan tiepiirin laajenevalla alueella sekä tehty kiireellisimmiksi havaituista kohteista kehittämisehdotuksia. Toimenpiteiden ohjelmoinnissa on noudatettu niin sanottua neliporrasperiaatetta. Ensin pyritään vaikuttamaan kevyillä toimenpiteillä raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen tarpeeseen maantieverkolla sekä nykyisten alueiden tehokkaampaan käyttöön. Seuraavana vaiheena lisätään nykyisten pysäköinti ja levähdysalueiden pysäköintipaikkakapasiteettia. Viimeisenä vaiheena ovat tarpeen mukaan raskaimmat toimenpiteet eli uusien levähdys- ja rekkaparkkialueiden rakentaminen.

Selvityksessä on myös esitetty ehdotuksia Tiehallinnon toimintalinjojen tarkistamisesta, sekä yleisestä vastuunjaosta raskaalle liikenteelle soveltuvien pysäköinti- ja levähdysalueiden toteuttamiseksi Tiehallinnon, kuntien ja kaupallisten osapuolten toimesta. Selvitystyön yhteydessä järjestettiin alueiden käyttäjien ja toteuttajien edustajille sidosryhmäseminaari, jossa esiteltiin työn tuloksia raportin luonnosvaiheessa, sekä saatiin sidosryhmien kommentteja ja evästyksiä jatkotyötä varten. Seminaarista laadittu muistio on selvityksen liitteenä. Selvityksen sisältöä käsiteltiin myös tiepiirin johtoryhmässä.

Selvitys on laadittu konsulttityönä Sito Oy:ssä, jossa tehtävästä ovat vastanneet ins. Rauno Tuominen, DI Teuvo Leskinen ja DI Tuomo Lapp. Työtä on ohjannut Uudenmaan tiepiirin edustajana Pekka Rätty.

Tiehallinto  
Uudenmaan tiepiiri



**Sisältö**

<b>1</b>	<b>JOHDANTO</b>	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>LÄHTÖKOHDAT</b>	<b>19</b>
2.1	Lainsäädännön asettamat vaatimukset	20
2.1.1	Kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädökset	20
2.1.2	Työturvallisuutta koskeva lainsäädäntö	21
2.1.3	Ajoneuvojen tienvarsitarkastuksia koskeva lainsäädäntö	21
2.2	Tiehallinnon toimintalinjojen mukaiset tavoitteet raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueille	22
2.2.1	Maantielaki ja nykyiset toimintalinjat	22
2.2.2	Toimintalinjojen tarkistustarpeita	24
<b>3</b>	<b>NYKYTILANTEEN KUVAUS</b>	<b>26</b>
3.1	Nykyiset pysäköinti- ja levähdysalueet	26
3.1.1	Kuljetuskeskusten rekkaparkkialueet	26
3.1.2	Tiehallinnon palvelualueet pääteillä	28
3.1.3	Yksityiset palveluasemat pääteillä	30
3.1.4	Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueet pääteillä	33
3.1.5	Muut raskaalle liikenteelle soveltuvat pysäköintialueet	36
3.2	Raskaan liikenteen määrä Uudenmaan pääteillä	37
3.3	Pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjonta tiesuunnittain	38
3.4	Levähdysalueiden käyttöasteet öisin	42
<b>4</b>	<b>ESIMERKKEJÄ ULKOMAISISTA JÄRJESTELYISTÄ RASKAAN LIIKENTEEN TAUKOPAIKOIKSI</b>	<b>46</b>
4.1	Tiehallinnon ylläpitämät levähdys- ja pysäköintialueet Ruotsissa	46
4.2	Ruotsin tiehallinnon suunnittelu- ja toimintalinjaohjeet levähdysalueverkon kehittämiseksi	46
4.3	Yksityiset turvalliset levähdysalueet Ruotsissa	47
4.4	Saksan päätieverkon levähdysalueverkostot	47
<b>5</b>	<b>KEHITTÄMISTAVOITTEET</b>	<b>50</b>
5.1	Alueiden sijainti ja etäisyydet	50
5.2	Alueiden mitoitus	50
5.3	Alueiden palvelutaso	51
5.3.1	Varusteet	51
5.3.2	Opasteet	51
5.4	Alueiden kunnossa- ja puhtaanapitovastuu	51
5.5	Turvallisuus	52
<b>6</b>	<b>TOTEUTTAMISPERIAATTEET</b>	<b>53</b>
6.1	Työnjaon periaatteet	53
6.2	Yhteistyö kuntien kanssa	53

6.3	Yhteistyö kaupallisten tahojen kanssa	54
6.4	Palvelu- ja levähdysalueet kaupallisen toiminnan näkökulmasta	55
6.5	Palvelu- ja levähdysalueiden kaupallista käyttöä koskevat Tiehallinnon sopimukset	56
6.5.1	Sopimusten luonne	56
6.5.2	Uusien palvelu- ja levähdysalueiden toteuttaminen	57
6.5.3	Palvelu- ja levähdysalueiden käyttö raskaan liikenteen taukoihin ja yöpymiseen	57
6.5.4	Sopimusten kehittämistarpeet	58
6.5.5	Alueiden maksullisuus	58
6.5.6	Kehittämiskohteet	60
6.6	Kehittäminen portaittain ja kysynnän mukaan	60
6.7	Pienet toimenpiteet	61
6.7.1	Pysäköinnin ohjaus	61
6.7.2	Pysäköinnin valvonta	63
6.7.3	Vapaiden pysäköintialueiden osoittaminen raskaan liikenteen käyttöön	63
6.8	Nykyisten levähdysalueiden kehittämismahdollisuudet	64
6.9	Uusien alueiden rakentaminen	68
6.9.1	Tiehallinnon tiehankkeisiin liittyviä uusia yksityisiä palvelualueita ja -asemia	68
6.9.2	Kuntien ja yksityisten hankkeita	70
7	EHDOTUKSET LÄHIAJAN TOIMENPITEISTÄ	72
8	LÄHTEET	74
9	LIITTEET	75
Liite 1	Raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueet Uudenmaan tiepiirin alueella ja alueiden käyttöasteet pääkaupunkiseudun ympäristössä	
Liite 2	Muistio sidosryhmäseminaarista 11.12.2009	



**Kuvaluettelo**

Kuva 1	Raskaan liikenteen kuljettajien käytössä on Tiehallinnon ylläpitämiä pysäköintialueita, levähdysalueita ja palvelualueita. ....	24
Kuva 2	Vuosaaren rekkaparkkialueella (kuvassa P <sub>3</sub> ) on noin 80 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa, joilla on sallittu 24 h pysäköinti. Lyhyempiä taukoja varten sataman portilla on myös 2 – 4 tunnin pysäköintipaikkoja (lähde: Vuosaaren satama, asiointiopas ammattikuljettajille 2009). ....	27
Kuva 3	Keimolanportin palvelualue Hämeenlinnanväylän varrella on suosittu raskaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikka. ....	29
Kuva 4	Hyvinkään Teboil Sveitsinhovin palveluasema ja viereinen ABC Hyvinkää ovat Keimolanportin lisäksi valtatie 3 varrella kysytyimpiä raskaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikkoja. ....	31
Kuva 5	Stora Dammenin levähdysalue on yksi valtatie 7 varren suosituista raskaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikoista. ....	34
Kuva 6	Vantaan Viinikkalaan Kehä III:n varrelle on syntynyt rakentamattomalle tontille ”epävirallinen” raskaan liikenteen pysäköintialue, jota käytetään myös yöpymiseen. ....	36
Kuva 7	Yhdistelmäajoneuvojen määrät pääkaupunkiseudun kehäväylillä ja sisääntuloteilla (ajon/vrk 2008, lähde: <a href="http://www.tiehallinto.fi">www.tiehallinto.fi</a> ) ....	38
Kuva 8	Esimerkkikuva Tank & Rastin aluetarjonnasta Ruhrin alueella. ....	48
Kuva 9	Autohof Wörnitz on Saksan ensimmäisiä turvallisia rekkaparkkeja. ....	49
Kuva 10	Nummenniityn levähdysalue. ....	61
Kuva 11	Raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja voidaan lisätä sallimalla pysäköinti esimerkiksi yöaikaan myös henkilöautoille varatulla osalla aluetta. Esimerkki on Nummenniityn levähdysalueelta Nurmijärvellä. ....	62
Kuva 12	Jumbon eteläpuolella olevat bussipaikat ovat jo nykyisin. ....	64
Kuva 13	Raskaan liikenteen lisäpysäköintipaikkojen sijoittaminen alueen keskiosaan 30 asteen kulmassa Nummenniityn levähdysalueella. ....	66
Kuva 14	Raskaan liikenteen lisäpysäköintipaikkojen sijoittaminen alueen keskiosaan 45 asteen kulmassa Nummenniityn levähdysalueella. ....	67
Kuva 15	Valtatien 3 Luhtaanmäen eritasoliittymän yhteyteen kaavaillun liikenneaseman luonnos, johon sisältyy 15 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa. Liikenneaseman viereen on esitetty palvelualueen tilavaraus, jolle mahtuisi suurempi raskaan liikenteen pysäköintialue. (lähde: Vantaan kaupunki) ....	69
Kuva 16	Vantaan Vaaralaan kaavaillun rekkaparkkialueen luonnos (lähde: Vantaan kaupunki) ....	71
Kuva 17	Mäntsälän Tuuliruusun levähdysalueen vieressä on käytettävissä vapaata maa-aluetta mahdollisen laajemmankin rekkaparkin ja siihen liittyvien muiden palvelujen toteuttamiseen. ....	71

**Taulukkoluetelo**

Taulukko 1	Satamien yhteydessä sijaitsevia rekkaparkkeja Etelä-Suomessa ja niiden pysäköintipaikkojen määrä suhteessa satamassa päivittäin käyvien ajoneuvojen määrään .....	28
Taulukko 2	Raskaan liikenteen levähdysalueina toimivia moottoriteiden palvelualueita .....	30
Taulukko 3	Raskaan liikenteen levähdysalueina toimivia pääväylien yksityisiä palveluasemia .....	32
Taulukko 4	Raskaan liikenteen levähdysalueina toimivia Tiehallinnon ylläpitämiä pääväylien pysäköinti- ja levähdysalueita .....	35
Taulukko 5	Valtatien 3 alueiden öiset käyttäjämäärät.....	43
Taulukko 6	Valtatien 4 alueiden öiset käyttäjämäärät.....	44
Taulukko 7	Valtatien 7 alueiden öiset käyttäjämäärät.....	44



## 1 JOHDANTO

Tämän selvityksen lähtökohtana on Tiehallinnon vuonna 2006 teettämä selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueella /1/. Selvityksessä tarkastellaan raskaille ajoneuvoille soveltuvien pysäköinti- ja levähdysalueiden nykytilannetta ja kehittämistarpeita alueeltaan laajenevan Uudenmaan tiepiirin päätieverkolla. Ensijaisena tavoitteena on ollut nimetä kaksi – kolme kiireellisintä kehitettävää kohdetta ja määritellä periaatteita, joilla alueiden toteutusta voidaan edistää. Toisena päätavoitteena on ollut määritellä pysäköinti- ja levähdysalueiden toteutuksessa sovellettavia toimintalinjoja.

Tiepiirin toimintalinjojen määrittelyssä ovat olleet lähtökohtana aiemmat valtakunnalliset suunnitteluohjeet kuten Tielaitoksen vuonna 2000 julkaisema toimintalinjaohje "Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen" /2/ sekä "Pysäköimis- ja levähdysalueet - suunnitteluohje" vuodelta 1997 /3/.

Toimintalinjojen uudelleen määrittely on tullut tarpeelliseksi, koska raskaan liikenteen määrät, reitit ja olosuhteet ovat muuttuneet Uudenmaan tiepiirin alueella viime vuosina monessakin suhteessa. Raskas liikenne on myös kansainvälistynyt transito- ja kabotaasiliikenteen yleistymisen myötä. Uudenmaan teillä liikkuu paljon ulkomaisia kuorma-autoja ja kuljettajia, joiden erityistarpeet pysäköinti- ja levähdysalueiden käytölle on myös huomioitava.

Helsingin satamatoiminnot ovat keskittyneet äskettäin avattuun Vuosaaren satamaan. Vuosaaren sataman portille on rakennettu raskaiden ajoneuvojen pitkäaikaiseen (alle 24 h) pysäköintiin 82 pysäköintipaikan alue ja lisäksi lyhyempiin taukoihin (alle 4 h) on käytettävissä 45 pysäköintipaikan alue. Pysäköintipaikkojen määrä on riittänyt sataman liikenteen tarpeisiin nykyisessä taloustilanteessa kuljetusmäärien ollessa pieniä, mutta alueen kapasiteetti on jo nyt lähes täysin käytössä ja talouden elpyessä sekä kuljetusten taas vilkastuessa alue tulee todennäköisesti osoittautumaan liian pieneksi kysyntään nähden. Tämä on lisännyt tarvetta raskaiden ajoneuvojen pysäköinti- ja levähdysalueille Kehä III:n itäpään tuntumassa. Myös mahdolliset häiriöt sataman tai satamaan johtavan Kehä III:n jatkeen liikenteessä vaatisivat reserviauuetta kauempana satamasta.

Pääkaupunkiseudun maankäytön laajeneminen ja tiivistyminen on aiheuttanut sen, että osa raskaalle liikenteelle soveltuvista ja paljon käytetyistä pääteiden pysäköinti- ja levähdysalueista on otettu tai tullaan ottamaan lähivuosina muuhun käyttöön. Uusien määräysten mukaan kuljettajilla ei ole enää myöskään mahdollisuuksia pitää taukoja tai yöpyä satama-alueilla. Maankäyttö on pääkaupunkiseudun kehäteiden sisällä niin tiivistä, että käytännössä uusia pysäköinti- ja levähdysalueita tai nykyisten alueiden laajennuksia voidaan toteuttaa pääteiden varsilla vain pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Uusien korvaavien alueiden tarve korostuu Kehä III:n ulkopuolella Hämeenlinnanväylän (vt 3), Tuusulanväylän (kt 45), Lahdenväylän (vt 4) ja Porvoonväylän (vt 7) suunnilla.

Päätieverkon tärkeimpien liittymien yhteyteen on kehittymässä kaupan ja öljy-yhtiöiden ketjujen toimesta varsin tiheä palveluasemaverkosto. Suuri osa palveluasemista on toteutettu siten, että ne palvelevat raskaan liikenteen

suhteen samoja tarpeita kuin Tiehallinnon palvelu- ja levähdysalueet, ja tarjoavat kuljettajille korkeatasoiset palvelut. Yksityisten palveluasemien sekä Tiehallinnon ylläpitämien tienvarsipalvelujen yhteensovittaminen ja koordinointi on tullut entistä tärkeämmäksi. Yksityisten toimijoiden kanssa käydyissä keskustelussa on tullut esille myös tarve kehittää Tiehallinnon ja palveluntuottajien välistä työnjakoa.

Uudenmaan tiepiirin alue laajenee vuoden 2010 alussa, kun siihen liitetään joukko uusia kuntia nykyisen Hämeen tiepiirin alueelta. Nyt tarkasteltava päätieverkko on täten huomattavasti laajempi kuin edellä mainitussa vuoden 2006 selvityksessä.

Toimivien ja tarvittaessa myös yöpymiseen soveltuvien pysäköinti- ja levähdysalueiden tarvetta korostaa lisäksi yleinen kaupan ja teollisuuden logististen järjestelmien kehityssuunta. Kuljetusjärjestelmiä tehostetaan ja tavoitteena on, että tavara ei "seiso" varastoissa vaan kuljetetaan suoraan tuotantolaitoksista kuluttajille ja käyttökohteisiin. Kuljetuksien aikataulut määräytyvät asiakkaiden tarpeiden mukaan ja tämä edellyttää usein pitkien kuljetusten hoitamista myös yöaikaan siten, että kuljetus on perillä määräpaikassa varhain aamulla työpäivän alkaessa ja myymälöiden auetessa.

Etelä-Suomen pääteillä on yleistynyt merkittävästi satamien ja itärajan raja-asemien välinen transitoliikenne. Sen myötä ulkomaisten kuorma-autojen ja kuljettajien osuus on tietyillä tiesuunnilla varsin suuri. Transitoliikenteen tarpeisiin on rakennettu erillisiä yli 100 auton rekkaparkkeja Etelä-Suomen satamiin Hankoon ja Kotkaan. Transitoliikenteen määrissä ja reiteissä on tapahtunut ja voi tulevaisuudessakin tapahtua eri syistä suuria ja nopeita vaihteluja, joka on otettava huomioon pysäköinti- ja levähdysalueiden investointeja suunniteltaessa.

Transitoliikenteen ohella ulkomaista kuorma-autokalustoa käytetään entistä enemmän myös Suomen sisäisiin tavarakuljetuksiin. Uudet niin sanottua kabotaasiliikennettä koskevat määräykset sallivat ulkomaisen kuorma-auton liikennöivän Suomen sisäisessä liikenteessä viikon ajan, esimerkiksi vedettäessä perävaunu satamasta määräkohteeseen ja otettaessa myös paluu-kuorma. Ulkomaisten kuljettajien osuus liikenteessä on kasvanut merkittävästi ja heillä on myös tarve yöpyä Suomessa. Ulkomaisten kuljettajien tarpeet pysäköinti- ja levähdysalueiden sijainnin ja palvelujen suhteen poikkeavat kotimaan sisäisen liikenteen ja sen kuljettajien tarpeista, mikä myös tulee ottaa huomioon Uudenmaan alueen pysäköinti- ja levähdysalueiden sijaintia ja varustusta suunniteltaessa.



## 2 LÄHTÖKOHDAT

Raskaan liikenteen kuljettajilla on useita käyttötarkoituksia ja -tarpeita pääteiden varsilla sijaiseville pysäköinti- ja levähdysalueille:

- Raskaan ajoneuvon pysäköinti kuljettajia koskevien ajo- ja lepoaikasäädösten vaatimien taukojen ja vuorokausilepojen ajaksi.
- Alueiden käyttäminen kuorman siirtoon ajoneuvosta toiseen tai esimerkiksi perävaunusta vetoautoon.
- Perävaunun tilapäinen pysäköinti tilanteissa, joissa kuljetusta voidaan teknisistä syistä jatkaa pelkällä vetoautolla. Tämä on tarpeen esimerkiksi ajettaessa Helsingin keskustaan, missä on kuorma-autoille pituusrajoituksia.
- Erikoiskuljetuksissa tarvitaan taukoja varten suuria pysäköintialueita mahdollisesti useallekin ajoneuvolle.

Lisäksi pysäköinti- ja levähdysalueita tarvitaan raskaiden ajoneuvojen teknisen kunnon tarkastamiseen ja liikennevalvontaan, joihin alueita käyttävät poliisin lisäksi myös tulli ja rajavartiolaitos.

Yleisten teiden varrella olevat raskaan liikenteen käyttöön osoitetut pysäköinti- ja levähdysalueet jakautuvat alueiden toteutuksen, ylläpidon ja hallinnan perusteella kolmeen erilaiseen ryhmään:

- 1) Tiehallinnon rakentamat ja täysin ylläpitämät pysäköinti- ja levähdysalueet, joilla ei ole kaupallisia palveluja (niin sanotut ”kylmät” alueet). Alueet ovat osa tiealuetta ja yleensä vapaasti raskaan liikenteen kuljettajien käytettävissä, mutta alueilla voi olla esimerkiksi puutavaran varastointia koskevia rajoituksia. Varsinkin ulkomaiset kuljettajat käyttävät alueita paljon myös yöpymiseen, vaikka alueiden varusteet ja palvelut eivät ole tähän tarkoitettuja. Näitä alueita käytetään myös viranomaisvalvontaan.
- 2) Tiehallinnon rakentamat palvelu- ja levähdysalueet, joilla Tiehallinnon kanssa vuokrasopimuksen tehnyt kaupallinen yritys tarjoaa erilaisia kaupallisia palveluja tienkäyttäjille. Alueiden ylläpito on osittain kaupallisen toimijan vastuulla. Alue voi olla tyypiltään niin sanottu moottoritien palvelualue, jolla on polttoainemyynti sekä ravintola/myymäläpalveluja, tai iso levähdysalue, jolla on esimerkiksi kahvila-/kioskipalveluja. Myös näillä alueilla olevat raskaan liikenteen pysäköintipaikat ovat osa tiealuetta ja vapaasti kaikkien raskaan liikenteen kuljettajien käytettävissä myös yöpymistä varten riippumatta siitä, käyttääkö hän myös alueen kaupallisia palveluja.
- 3) Yksityisten yritysten rakentamat ja ylläpitämät palveluasemat, huoltoasemat ja muut palvelupisteet, joiden yhteyteen on toteutettu erillinen raskaan liikenteen pysäköintialue. Suuret yksityiset palveluasemat vastaavat palveluluultaan edellä mainittuja moottoriteiden palvelualueita. Myös viitoitus ja liikennejärjestelyt on yleensä toteutettu niin, että henkilöautolla kulkeva tienkäyttäjä ei välttämättä edes huomaa eroa näiden aluetyyppien kesken. Raskaan liikenteen kuljettajien tarpeita ajatellen aluetyypeillä on kuitenkin merkittäviä eroja. Raskaan liikenteen pysäköintipaikat ovat yksityisellä tontilla ja tarkoitettu ensisijaisesti asiakaskäyttöön. Vaikka monilla alueilla myös yöpyminen pysä-

köintialueella on mahdollista ja sallittua, voi alueen ylläpitäjä asettaa pysäköintipaikkojen käytölle erilaisia rajoituksia. Näitä alueita ei yleensä voi myöskään käytännössä käyttää siirtokuormaukseen, perävaunun tilapäiseen pysäköintiin tai viranomaisvalvontaan.

## **2.1 Lainsäädännön asettamat vaatimukset**

### **2.1.1 Kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädökset**

Autonkuljettajien ajo- ja lepoaikasäädöksiä koskevat määräykset ovat yhdenmukaisia koko Euroopan Unionissa ja Euroopan talousalueella (ETA). Valvonta koskee sekä suomalaisia että ulkomaisia ajoneuvoja ja niiden kuljettajia. Ajo- ja lepoaika-asetuksia sovelletaan lähtökohtaisesti yleisillä teillä tapahtuvaan yli 3,5 tonnin painoisilla kuorma-autoilla hoidettavaan tavaraliikenteeseen sekä linja-autoliikenteeseen.

Seuraavassa on kuvattu lyhyesti määräyksiä, joiden mukaisesti raskaan liikenteen kuljettajien tulee pitää taukoja ja pysähtyä tarvittaessa vuorokausilevon ajaksi (lähde: Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat. Työsuojeluoppaita ja -ohjeita 27. Työsuojeluhallinto /4/).

#### **Vuorokautinen ajoaika: 9 tuntia**

Vuorokautinen ajoaika saa olla enintään 9 tuntia. Sitä voidaan viikon aikana kahdesti pidentää enintään 10 tuntiin. Vuorokautinen ajoaika on kahden vuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikoittaisen lepoajan välinen aika.

#### **Tauko: 45 minuuttia**

Neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen vuorokausi- tai viikkolepoaikansa ala.

Tauko voidaan pitää myös kahdessa osassa. Tällöin ensimmäisen osan pitää olla vähintään 15 minuuttia ja toisen osan vähintään 30 minuuttia. Toinen osa pitää sijoittaa siten, että yhteenlaskettu ajoaika ei ylitä neljää ja puolta tuntia ennen tauon toisen osan alkamista. Tauon voi viettää myös liikkuvassa ajoneuvossa edellyttäen tietysti, että ajoneuvossa on mukana kaksi kuljettajaa.

#### **Vuorokausilepo: 11 tuntia**

Vuorokausilevon tulee olla yhdenjaksoinen ja vähintään 11 tuntia jokaista 24 tunnin jaksoa kohden. Tietyin edellytyksin vuorokausilevon saa poikkeuksellisesti lyhentää 9 tuntiin (=lyhennetty lepoaika). Ellei vuorokausilepoa ole lyhennetty, se voidaan jakaa pidettäväksi enintään kahtena erillisenä jaksoneuvossa, joista ensimmäisen tulee olla vähintään 3 tuntia ja jälkimmäisen vähintään 9 tuntia. Vuorokausilepoa ei voi viettää liikkuvassa ajoneuvossa.

#### **Viikkolepo: 45 tuntia**

Viikkolevon tulee olla yhdenjaksoinen vähintään 45 tuntia ja sen on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan



päättymisestä. Tietyin edellytyksin viikkolevon saa poikkeuksellisesti lyhentää 24 tuntiin (=lyhennetty lepoaika).

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdyspaikkoja toteutettaessa on täten otettava huomioon, että kuljettajilla voi olla tilanteen mukaan tarvetta lain vaatimaan:

- 15 minuutin – 3 tunnin pysäköintiin taukoa tai jaettua lyhyttä vuorokausilepoa varten
- noin 9 – 12 tunnin pysäköintiin vuorokausilepoa varten
- 1 – 2 vuorokauden pysäköintiin viikkolepoa varten.

### 2.1.2 Työturvallisuutta koskeva lainsäädäntö

Työturvallisuuslain (738/2002) 48§:ssä säädetään henkilöstön käytössä olevista tiloista seuraavasti:

”Työpaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä on työntekijöiden käytettävissä oltava työn luonne ja kesto sekä työntekijöiden lukumäärä huomioon ottaen riittävät ja asianmukaisesti varustetut peseytymis-, pukeutumis- ja vaatteiden säilytystilat, ruokailu-, lepo- ja käymälätilat sekä muut henkilöstötilat. Työntekijöiden saatavilla tulee olla riittävästi kelvollista juomavettä.”

Erillistä kuorma-autoliikennettä koskevaa lainsäädäntöä ei ole ja sen vuoksi tätä lainkohtaa on sovellettu myös kuljetusalaan. Yleensä on tulkittu, että säädös koskee lähinnä varikkoja.

Valtioneuvosto on antanut 18.6.2003 asetuksen työpaikkojen turvallisuus- ja terveysvaatimuksista. Asetuksen 4§:ssä säädetään ruokailu- ja lepotiloista seuraavasti:

”Työntekijöiden käyttöön tarkoitettujen ruokailu- ja lepotilojen ja lepo-huoneiden tulee olla tarkoitukseen sopivia ja riittävän tilavia. Tähän tarkoitukseen varatussa tilassa tai huoneessa tulee olla työntekijöiden määrään nähden tarpeeksi monta pöytää ja selkänojallista istuinta. Työntekijöiden mukanaan tuoman ruoan ja juoman säilyttämistä ja lämmittämistä varten tulee tarvittaessa olla asianmukaiset laitteet.”

Tätä kohtaa joudutaan soveltamaan myös kuorma-autokuljetuksissa.

### 2.1.3 Ajoneuvojen tienvarsitarkastuksia koskeva lainsäädäntö

Liikennevalvonnan yhteydessä suoritettava ajoneuvojen teknisen kunnan tarkastaminen kuuluu ensisijaisesti poliisille. Tarkastuspaikkoja käyttävät myös tullit ja rajavartiolaitos. Tienvarsitarkastuksista on määrätty ajoneuvolaissa (1090/2002) ja valtioneuvoston asetuksessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen liikennekelpoisuuden valvonnasta (1245/2002). Lisäksi voimassa ovat EU:n direktiivit ajoneuvojen vuosikatsastuksia täydentävistä tienvarsitarkastuksista (2000/30/EY ja 2003/26/EY) sekä ajo- ja lepoaikavalvontaa ja ajopiirturin käyttöä koskevat asetukset (3820/85/ETY, 3821/85/ETY ja 88/599/ETY).

Määräykset ovat pääpiirteissään seuraavat:

- Teknisessä tienvarsitarkastuksessa tarkastetaan tieliikenteessä käytetyn ajoneuvon kunto siltä osin kuin se vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja ympäristöön sekä rekisteriin merkityt tiedot.
- Tekninen tienvarsitarkastus suoritetaan ilman ennakkoilmoitusta tieliikennelaissa tarkoitettulla tiellä. Tarkastukset on suoritettava tasapuolisesti siten, että niistä ei aiheudu vaaraa tai kohtuutonta haittaa muulle liikenteelle tai tarpeetonta viivytystä tai kohtuutonta haittaa tarkastettavalle.
- Tekniset tienvarsitarkastukset suorittaa poliisi.
- Ajoneuvon tekninen tienvarsitarkastus voi sisältää pysähtyneenä olevan ajoneuvon kunnan silmämääräisen tarkastuksen tai ajoneuvon teknisen kunnan tarkastuksen.
- Tiellä tehtävät tarkastukset on järjestettävä eri paikoissa, eri aikoina ja niiden on katettava riittävän laaja osa tieverkosta tarkastuspaikkojen välttämisen vaikeuttamiseksi. Tiellä tehtävissä tarkastuksissa on tarkastettava päivittäiset lepoajat, tauot ja vuorokautiset lepoajat.

Lisäksi poliisin toiminnan huomioon ottamiseksi on Tiehallinnon kanssa sovittu seuraavaa:

”Tienpidossa huolehditaan raskaiden ajoneuvojen tarkastukseen ja punnituspaikoiksi soveltuvien levennysten ja levähdysalueiden talvihoidosta. Talvihoidon tilaamisessa kunnossapitäjän edellytetään reagoivan nopeasti poliisin niin pyytäessä. Kesän myyntitoiminnalle levähdysalueille lupia myönnettäessä Tiehallinto huolehtii myös poliisin tilatarpeista ajoneuvojen tarkastamisessa.”

## 2.2 Tiehallinnon toimintalinjojen mukaiset tavoitteet raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueille

### 2.2.1 Maantielaki ja nykyiset toimintalinjat

Maantielain (23.6.2005/503) 5 § 1 momentin mukaan maantiehen kuuluvat:

”Ajorata pientareineen ja muut liikenteen käyttöön tarkoitetut alueet, kuten jalkakäytävä ja pyörätie, erikoiskuljetustie, pysäköintipaikka tai -alue, joukkoliikennettä ja sen käyttöä palveleva alue taikka levähdys-, varasto- tai kuormausalue.”

Maantielain 8 §:ssä määritellään edelleen palvelualue tarkemmin seuraavasti:

”Edellä 5 §:n 1 momentissa tarkoitetuille pysäköintialueille saadaan sijoittaa laitteita, rakennelmia ja rakennuksia kioskimyymälää varten sekä levähdysalueille myös kahvilaa, ravintolaa, polttoaineenjakelua, moottoriajoneuvojen huoltoa ja muuta tienkäyttäjien palvelua varten. Sen lisäksi, mitä maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999) säädetään, vaaditaan laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseen tienpitoviranomaisen suostumus.”



Palvelualueita koskevista sopimuksista säädetään maantielaisissa seuraavaa:

"Palvelualueille tulevien laitteiden, rakennelmien ja rakennusten sijoittamiseksi on tienpitoviranomaisen tehtävä tarvittaessa sopimus alueen käyttämisestä, rakentamisesta, liiketoiminnan harjoittamisesta ja valtiolle mahdollisesti tulevasta korvauksesta. Sopimuksen tekemiseksi on tienpitoviranomaisen pyydettävä tarjouksia luotettavilta, vakavaraisilta ja ammattitaitoisilta yrittäjiltä. Sopimus on tehtävä sen yrittäjän kanssa, joka asetetussa määräajassa on antanut liikenteen ja matkailun vaatimukset sekä alueen käyttötarkoituksen edellyttämän palvelutason huomioon ottaen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen. Sopimusta ei saa siirtää toiselle ilman tienpitoviranomaisen suostumusta."

Tiehallinnon "Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen – Toimintalinjat" raportissa vuodelta 2000 on esitetty seuraavia määrittelyjä ja tavoitteita pääteiden tienvarsipalveluille, joihin myös pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjoaminen raskaan liikenteen käyttöön sisältyy:

- Tienvarsipalveluiden kokonaisuuteen kuuluvat Tiehallinnon ylläpitämät pysäköinti- ja levähdysalueet sekä yksityiset palvelut, kuten huoltoasemat, kahvilat ja majoituspalvelut.
- Palvelujen tarkoituksena on varmistaa tienkäyttäjille mahdollisuus tilapäiseen pysähtymiseen ja virkistytymiseen. Raskasta liikennettä alueet palvelevat lakisääteisten lepotaukojen viettopaikkoina.
- Tiehallinnon ylläpitämiä palveluja ovat:
  - pysäköimisalueet
  - levähdysalueet
  - levähdysalueiden korkeinta palvelutasoa edustavat palvelualueet.
- Tienkäyttäjille hyvää palvelutasoa tarjoavat lisäksi varustukseltaan palvelualueisiin verrattavissa olevat kaupalliset yritykset, palvelu-  
asemat. Tiehallinto huolehtii palveluaseman tarvitsemista yleisen tien liittymäjärjestelyistä ja viitoituksesta.
- Kehittämistoimenpiteitä kohdistetaan ensisijaisesti pääteiden runkoverkolle. Muulla tieverkolla levähdysalueita kehitetään mm. raskaan liikenteen paljon käyttämillä reiteillä.
- Merkittävien satamien läheisyyteen ja kaupunkiseutujen reuna-alueille järjestetään yhteistyössä kuntien kanssa raskaiden ajoneuvojen levähdysalueita.
- Moottoriväylillä pysäköinti- ja levähdysalueet varataan ja niiden palvelutaso määritellään jo suunnittelun yhteydessä.
- Pääteiden runkoverkolla tarjotaan 20 – 30 minuutin ajomatkan välein Tiehallinnon ylläpitämä pysäköinti- tai levähdysalue tai yksityisen yl-

läpitämä palvelu. Raskaalle liikenteelle sallitulla 80 km/h matkanopeudella tämä vastaa 27 – 40 km välejä.

- Palvelualueiden sopiva välimatka on 50 km. Näitä täydentävät yksityisten yrittäjien palvelut.
- Pääteiden pysäköinti- ja levähdysalueilla ei sallita puutavaran kuormausta.
- Pysäköinti- ja levähdysalueita kehitettäessä otetaan huomioon vieranomaisten tarpeet raskaan liikenteen valvontaan.



Kuva 1 Raskaan liikenteen kuljettajien käytössä on Tiehallinnon ylläpitämiä pysäköintialueita, levähdysalueita ja palvelualueita.

## 2.2.2 Toimintalinjojen tarkistustarpeita

Uudenmaan alueen ja sen raskaan liikenteen erityispiirteiden sekä raskaassa liikenteessä tapahtuneiden muutosten takia vuonna 2000 määritellyjä valtakunnallisia toimintalinjoja tulisi harkita tarkistettavaksi muun muassa seuraavin kohdin:

- Toimintalinjaraportissa ei varsinaisesti oteta kantaa kuljettajien tarpeeseen myös yöpyä levähdysalueilla ja tästä seuraavia tarpeita alueiden käyttöön ja varusteluun. Uudellamaalla kuljettajien yöpymistarve korostuu Helsingin seudulle suuntautuvien pitkien kuljetusten sekä ulkomaisten kuljettajien suuren määrän vuoksi.
- Uusienkin moottoriväylien yhteydessä levähdysalueille on rakennettu liian vähän raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja. Levähdysalueiden liikennejärjestelyjä ja pysäköintitilojen jakoa henkilöautoliikenteen ja raskaan liikenteen kesken on tarpeen tarkistaa todellisten nykyisten käyttötarpeiden mukaan.
- Levähdysalueiden suunnittelussa ja varustuksessa tulisi Uudellamaalla korostaa enemmän raskaan liikenteen tarpeita. Voidaan olettaa, että tarve levähdysalueiden käytölle on vähentymässä henkilöautoilijoiden keskuudessa, kun parempia palveluja tarjoavia yksityisiä palveluasemia on rakennettu lisää ja toisaalta Tiehallinnon alueiden varustetasoa (esimerkiksi WC:t) on karsittu. Sen sijaan alueiden käyttö raskaan liikenteen osalta on yleistynyt.
- Useita raskaalle liikenteelle soveltuvia ja paljon käytettyjä moottoriväylien levähdysalueita on erityisesti pääkaupunkiseudun läheisyy-



dessä poistunut ja poistumassa käytöstä, kun paikalle on suunniteltu uusi eritasoliittymä. Suunnitelmien mukaan lähivuosina poistuvat esimerkiksi valtatieltä 1 Nupurin levähdysalue, valtatieltä 3 Keimolanportin palvelualue, valtatieltä 4 Leppäkorven levähdysalue ja valtatieltä 7 Hirvimetsän levähdysalue. Tiehallinnon suunnitelmissa ei ole esitetty näille korvaavia alueita. Myöskään korvaavista yksityisten toimijoiden hankkeista ei ole näiden alueiden kohdalla varmuutta. Jos edellä mainitut levähdysalueet poistuvat, toimintalinjoissa esitetyt tavoitteet levähdysalueverkon tiheydestä eivät toteudu pääkaupunkiseudulla ja sen lähialueilla. Esimerkiksi E 18 -tiellä asianmukaisten raskaalle liikenteelle soveltuvien suurten palvelu- tai levähdysalueiden välimatka tulisi olemaan lähivuosina lähes 100 kilometriä Lohjan Roution liittymästä Sipoolahden liittymään.

- Palvelualueiden tavoitteellisena välinä esitetty 50 km on liian pitkä ajatellen raskaan liikenteen tarpeita pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudun lähellä tavoitteena tulisi olla lähimmän hyvätasoisen raskaalle liikenteelle soveltuvan palvelualueen sijainti enintään 30 – 40 km etäisyydellä Helsingistä, jotta kuljettajat voisivat yöpyä riittävän lähellä määräpaikkaa, jossa kuljetuksen tulisi olla perillä varhain aamulla.
- Toimintalinjoissa olisi tarpeen ottaa kantaa myös siirtokuormauksen ja perävaunujen pysäköinnin tilantarpeisiin, jotka korostuvat Helsingin seudulla kaupunkikeskustojen liikennerajoitusten takia.

### 3 NYKYTILANTEEN KUVAUS

#### 3.1 Nykyiset pysäköinti- ja levähdysalueet

Raskaan liikenteen kuljettajien käytössä olevat pysäköintiin, levähdystaukoihin ja vuorokausilepoon soveltuvat alueet voidaan jakaa seuraaviin viiteen ryhmään, joissa alueen toteutus- ja ylläpitovastuu, koko sekä varusteet ja palvelut vaihtelevat:

- 1) Kuljetuskeskusten ja satamien rekkaparkkialueet
- 2) Tiehallinnon palvelualueet moottoriväylillä
- 3) Yksityiset palveluasemat pääteillä
- 4) Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueet pääteillä
- 5) Muut raskaalle liikenteelle soveltuvat pysäköintialueet

Seuraavassa kuvataan raskaalle liikenteelle soveltuvien tauko- ja yöpymispaikkojen nykyistä tarjontaa Uudellamaalla aluetyypeittäin.

##### 3.1.1 Kuljetuskeskusten rekkaparkkialueet

Uudenmaan tiepiirin alueelle ja muualle Etelä-Suomeen on toteutettu viime vuosina useampia rekkaparkkialueita, jotka on tarkoitettu palvelemaan lähinnä satamien rekkaliikennettä, kauttakulku- eli transitoliikennettä ja E 18-tien käytävässä kulkevaa raskasta liikennettä. Rekkaparkkeja on käytössä Uudellamaalla Vuosaaren ja Hangon satamien lähistöllä ja muualla Etelä-Suomessa E 18 -tien varrella Turun, Kotkan ja Haminan satamien lähistöllä. Näissä rekkaparkkeissa on pysäköintipaikkoja yhteensä noin 450 raskaalle ajoneuvolle. Vaalimaan raja-asemalle on lisäksi suunniteltu suurta rekkaparkkialuetta.

Rekkaparkkien yhteydessä on vaihtelevasti kuljettajille tarkoitettuja palveluja kuten kahviloita ja grillikioskeja, WC- ja suihkutiloja, merimieskirkko jne.

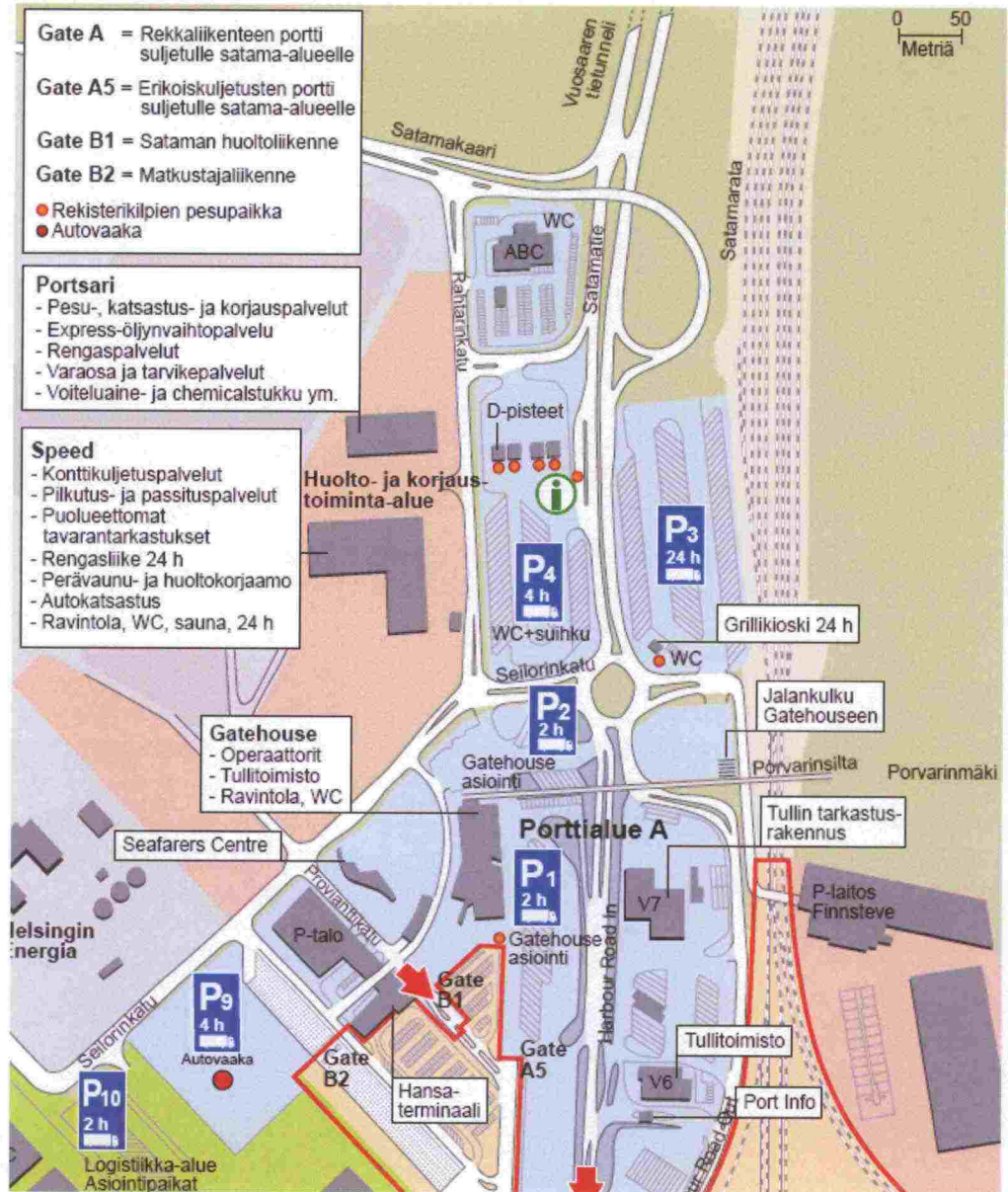
Satamien lähistöllä sijaitsevien rekkaparkkien pysäköintipaikkamäärä on yleisesti mitoitettu vastaamaan noin 10 – 12 %:a kyseisessä satamassa päivittäin käyvien raskaiden autojen määrästä. Poikkeuksia tästä linjasta ovat:

- Helsingin sataman Vuosaaren pitkäaikainen 24 h rekkaparkkialue, jonka kapasiteetti vastaa vain 6 %:a satamassa päivittäin käyvien autojen määrästä (määrä on arvioitu Helsingin satamien vuosien 2005–2007 kuljetusmäärien perusteella)
- Hangon sataman rekkaparkkialue, jossa on tilaa noin 40 %:lle päivittäin käyvien autojen määrästä.

Alueiden nykyisen käytön perusteella Vuosaaren rekkaparkin mitoitusta voi pitää riittävänä nykyiselle sataman liikenteelle, mutta mitoitus on niukka liikennemäärien taas kasvaessa. Alueella on lisäksi lyhyempiaikaiseen 2 – 4 h pysäköintiin merkittyjä alueita, jotka voisivat toimia reservinä myös yöpyjille. Vuosaaren sataman liikenteen suunnittelussa on ollut tavoitteena, että kuorma-autot viipyisivät satama-alueella mahdollisimman vähän. Tilaa pysäköintiin on siksi suhteellisesti vähemmän kuin esimerkiksi Hangon ja Kotkan



satamissa, joissa kuormaamista odottavien henkilöautojen kuljetusrekkojen suuri määrä on lisännyt pysäköintipaikkatarvetta.



Kuva 2 Vuosaaren rekkaparkkialueella (kuvassa P<sub>3</sub>) on noin 80 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa, joilla on sallittu 24 h pysäköinti. Lyhyempiä taukoja varten sataman portilla on myös 2 – 4 tunnin pysäköintipaikkoja (lähde: Vuosaaren satama, asiointipias ammattikuljettajille 2009).

*Taulukko 1 Satamien yhteydessä sijaitsevia rekkaparkkeja Etelä-Suomessa ja niiden pysäköintipaikkojen määrä suhteessa satamassa päivittäin käyvien ajoneuvojen määrään*

Satama	Rekkaparkkipaikkoja	Sataman aiheuttama raskas liikenne yhteensä (ajon./vrk 2005-2007)	Rekkaparkkipaikkoja / satamassa päivittäin käyvät raskaat autot
Helsinki	82	2 800	6 %
Turku	52	1 050	10 %
Hanko	150	750	40 %
Kotka	120	2 000	12 %
Hamina	50	770	13 %
<b>Yhteensä</b>	<b>454</b>	<b>7 370</b>	<b>12 %</b>

### 3.1.2 Tiehallinnon palvelualueet pääteillä

Moottoriväylien varrelle on toteutettu liikenteen palvelualueita, joilla yleensä on myös hyvät tilat ja palvelut raskaan liikenteen kuljettajien taukoja ja yöpymisiä varten. Palvelualueet ovat sekä toiminnallisesti että fyysisesti osa maantietä ja tarkoitettu vain päätien käyttäjille. Alueille on kulkuyhteys vain moottoritien ramppien kautta ja liittymiä muuhun maankäyttöön on sallittu vain poikkeustapauksissa.

Palvelualueiden liikennejärjestelyjen ja pysäköintialueiden rakentamisesta sekä kunnossapidosta vastaa Tiehallinto, mutta kaupalliset palvelut tarjoaa yleensä huoltoasemaketju (nykyisin Neste/Kesko/Motorest tai Teboil), jonka kanssa hankkeesta on tehty pitkäaikainen sopimus.

Palvelualueiden varustukseen kuluu yleensä:

- erikseen merkitty raskaiden ajoneuvojen pysäköintialue, jossa on yleensä pysäköinti-/yöpymistilaa noin 10 – 20 raskaalle ajoneuvolle (poikkeuksena valtatie 1 varressa sijaitseva uusi Teboil Kivihovi, jossa on lähes 40 paikkaa).
- polttoainemyynti on sallittu ainoastaan palvelualueilla ja alueilla on yleensä erikseen raskaiden ajoneuvojen tankkauspiste
- ravintolapalvelut (joillain alueilla vain toisella puolella moottoritietä)
- viitoitus moottoritieltä
- valaistus

Uudellamaalla tai tässä tarkasteltavilla päätiesuunnilla lähellä Uudenmaan rajaa sijaitsee seitsemän palvelualueita/alueparia, joilla on yhteensä noin 150 pysäköintipaikkaa raskaille ajoneuvoille. Alueet on esitetty tiesuunnittain taulukossa 2. Osa alueista jakautuu moottoritien molemmin puolin, jolloin ne on nimetty tunnuksilla I ja II. Taulukossa on esitetty myös alueen etäisyys Kehä III:lta sekä raskaiden ajoneuvojen pysäköintipaikkojen määrä. Taulu-



kossa mainitut merkityt paikat tarkoittavat alueelle maalattujen pysäköintiruu-  
tujen määrää. Merkitsemättömät paikat tarkoittavat avointa pysäköintikent-  
tää, joille mahtuvien autojen määrä on arvioitu alueen mittojen perusteella.



Kuva 3 Keimolanportin palvelualue Hämeenlinnanväylän varrella on suosittu ras-  
kaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikka.

Taulukko 2 Raskaan liikenteen levähdysalueina toimivia moottoriteiden palvelualueita

Tie	Alue	Etäisyys Kehä III:lta	Merkittyjä paikkoja	Merkitseättömiä paikkoja
1	Teboil Kivihovi	68	33	5-10
3	Keimolanportti I	3		10-12
3	Keimolanportti II	3		8-9
3	Linnatuuli	73	12	1-2
3	Linnatuuli II	73	12	1-2
4	Tuuliruusu I	40	7	
4	Tuuliruusu II	40	10	
4	Tuuliharja I	71		8-9
4	Tuuliharja II	71	10	
4	Teboil Tähtihovi	126	9	
4	Teboil Tähtihovi II	126	10	
7	Sipoonlahti	12		10-12

### 3.1.3 Yksityiset palveluasemat pääteillä

Kaupalliset yritykset ovat viime vuosina rakentaneet pääteiden varsille ja moottoriväylien liittymien yhteyteen palveluasemia, joilla on Tiehallinnon palvelualueita vastaavat tilat ja palvelut raskaan liikenteen kuljettajille. Palveluasemien sijoituspaikat ovat yleensä asemakaavoitettuja alueita. Vaikka alueen palvelut on suunnattu päätiellä kulkevalle liikenteelle, on alueelle yleensä myös hyvät kulkuyhteydet myös muulta tieverkolta.

Palveluasemien liikennejärjestelyjen ja pysäköintialueiden rakentamisesta vastaa kaupallinen ketju (esim. ABC, Neste/Motorest, Shell, Teboil) ja Tiehallinnon roolina on lähinnä varmistaa, että alueen liikenne- ja liittymäjärjestelyt on toteutettu asianmukaisesti ja alueelle on viitoitus myös päätieltä.

Palveluasemien varustukseen kuluu yleensä:

- erikseen merkitty raskaiden ajoneuvojen pysäköintialue, jossa on yleensä pysäköinti-/yöpymistilaa noin 10 – 15 kuorma-autolle ja muutamille linja-autoille
- polttoainejakelu (useilla asemilla myös erillinen raskaan liikenteen tankkauspiste, mutta esimerkiksi ABC-asemilla se ei välttämättä kuulu palveluvarustukseen)
- myymäläpalvelut (usein myös muita kuin päätiellä liikkuja palveleva elintarvikemarket)
- kahvila-/ravintolapalvelut
- kuljettajille mahdollisesti WC ja suihku



- viitoitus moottoritieltä
- valaistus

Uudellamaalla ja tässä tarkasteltavilla päätiesuunnilla noin 100 km:n säteellä Kehä III:lta sijaitsee 16 yksityistä palveluasemaa, joilla on yhteensä noin 100 - 120 pysäköintipaikkaa raskaille ajoneuvoille. Alueet on esitetty tiesuunnitain taulukossa 3.



Kuva 4 Hyvinkään Teboil Sveitsinhovin palveluasema ja viereinen ABC Hyvinkää ovat Keimolanportin lisäksi valtatie 3 varrella kysytyimpiä raskaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikkoja.

Taulukko 3 Raskaan liikenteen levähdysalueina toimivia pääväylien yksityisiä palveluasemia

Tie	Alue	Etäisyys Kehä III:lta	Merkittyjä paikkoja	Merkitsemättömiä paikkoja
1	Shell Halikko		5	
1	ABC Routio	36	10	
2	ABC Masuuni	46	8	
2	ABC Forssa	102	6	
2	Autokeidas	102	10	5-10
3	ABC Hyvinkää	39	6	6
3	Teboil Sveitsinhovi	39	3	3
3	ABC Riihimäki	54	10	
3	Shell Kalvola	108	16	
4	Shell	48		
4	St 1	48		
4	Motorest Karisto	94		n. 10
7	Kuninkaantie ABC	45		10-12
7	Neste Ankkurituuli	53		10+10
7	Shell Kuninkaanportti	33		5-10
6	Shell Liljendal	66		10



### 3.1.4 Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueet pääteillä

Pääteiden varsilla on suunnittelualueella yhteensä 11 Tiehallinnon levähdysaluetta tai levähdysalueparia ja kuusi pysäköintialuetta tai -alueparia. Levähdysalueen ja pysäköintialueen (aikaisemmin "pysäköimisalue") ero on käytännössä raskaan liikenteen kannalta hyvin pieni. Jotkin pysäköintialueeksi merkityt alueet voivat olla kooltaan levähdysalueen laajuisia tai päinvastoin, eikä varustetasossakaan ole välttämättä suuria eroja. Alueet ja niiden paikkamäärät on esitetty tiesuunnittain taulukossa 4.

Levähdysalueiden tyypilliset ominaisuudet ovat:

- Alueella on tavallisesti tilaa 5 – 15 raskaan ajoneuvon pysäköintiin ja pysäköintipaikat on yleensä osoitettu erilleen henkilöautoliikenteen paikoista.
- Levähdysalueiden varustetaso on periaatteessa ollut pysäköintialueita parempi, mutta alueiden varustetaso vaihtelee ja sitä on karsittu viime vuosina. Esimerkiksi WC:t on poistettu useilta alueilta.
- Eräillä levähdysalueella on myös kioski- tai kahvilapalveluja, ja niiden yhteydessä WC-tilat (näitä palveluja on suunnittelualueella viidellä alueella/alueparilla).
- Alueelle on levähdysalueen viitoitus ja usein myös valaistus.

Pysäköintialueiden tyypilliset ominaisuudet ovat:

- Pysäköintialueilla on tyypillisesti tilaa vain 2 – 4 raskaalle ajoneuvolle ja raskaan liikenteen paikkoja ei ole yleensä merkitty erikseen. Moottoriteiden varsilla eräillä uusilla pysäköintialueiksi merkityillä alueilla on kuitenkin tilaa jopa 10 – 15 raskaalle autolle.
- Pysäköintialueiden palvelutaso on vaatimaton, usein pelkästään jäteastia ja valaistus, mikäli tieosalla on valaistus.
- Alueella on usein opaskartat ja muuta paikallista infoa tiellä liikkujille.

Pääteiden pysäköinti- ja levähdysalueilla ei sallita puutavaran kuormausta.

Varsinkin valtatie 7 suunnalla ulkomaiset kuljettajat käyttävät pysäköinti- ja levähdysalueita paljon myös yöpymiseen.



Kuva 5 Stora Dammenin levähdysalue on yksi valtatie 7 varren suosituista raskaan liikenteen tauko- ja yöpymispaikoista.



Taulukko 4 Raskaan liikenteen levähdysalueina toimivia Tiehallinnon ylläpitämiä pääväylien pysäköinti- ja levähdysalueita

Tie	Alue	Etäisyys Kehä III:lta	Merkittyjä paikkoja	Merkitsemättömiä paikkoja	Pysäköinti alue	Levähdys alue
1	Nupuri I	4	4-6			x
1	Nupuri II	4	4-6			x
1	Hauklampi I	52	5		x	
1	Hauklampi II	52	5		x	
2	Kirjavanjärvi	34		3-4		x
2	Kovelonjärvi	60		2-3		x
3	Karhukorpi	26		8-10		x
3	Nummenniitty	27		12-15		x
3	Hämeenlinna	82		8-10		x
3	Janakkala	83		8-10		x
3	Kalvola	104		3-6		x
3	Hattula	105		4-6		x
4	Leppäkorpi I	11		2-3		x
4	Nelosetappi	10		4-8		x
4	Ohkola I	32		6-8	x	
4	Ohkola II	32		6-8	x	
4	Kaukolampi I	54		3-4	x	
4	Kaukolampi II	54		5-6	x	
4	Perälä I	82		6-10	x	
4	Perälä II	82		6-10	x	
4	Harju (Stop n' go grill)	107		10-15		x
4	Harju II	107		10-12		x
7	Stora Dammen I	3		2-3		x
7	Stora Dammen II	3		6		x
7	Hirvimetsä I	19		3		x
7	Hirvimetsä II	19		10-15		x
7	Herkkules	29	6-8			x
7	Herkkules II	29	6-8			x
7	Tammio I	40		8-10	x	
7	Tammio II	40		10-12	x	
7	Sarvilahti I	50		15	x	
7	Sarvilahti II	50		15	x	

### 3.1.5 Muut raskaalle liikenteelle soveltuvat pysäköintialueet

Muita raskaalle liikenteelle soveltuvia pysäköintialueita ovat:

- Yksityisten kahviloiden pysäköintialueet (voi olla rajoituksia pysäköinnille)
- Isot huoltoasemat
- Isot, muutoin vähän käytetyt pysäköintialueet (esim. Kehä I:n varrella Pirkkolan ulkoilualueen pysäköintialue)
- Rakentamattomat tiepohjat ja tontit sekä pysäköintikentät.

Raskaan liikenteen kuljettajat pysäköivät ja yöpyvät pääkaupunkiseudulla myös alueilla, joita ei ole varsinaisesti osoitettu tähän tarkoitukseen. Tällainen suunnittelematon pysäköintialue on syntynyt muun muassa Kehä III:n varteen Vantaan Viinikkalan logistiikka-alueelle. Samalla seudulla raskas liikenne käyttää yleisesti myös kauppakeskusten pysäköintialueita. Pysäköintiä kaupallisille alueille on käsitelty tarkemmin kappaleessa 6.7.3.

Taajama-alueille on lisäksi käytössä erillisiä raskaille ajoneuvoille tarkoitettuja kaupunkien ja kuntien toteuttamia pysäköintialueita, mutta ne on pääsääntöisesti tarkoitettu vain alueella asuvien kuljettajien käyttöön.



Kuva 6 Vantaan Viinikkalaan Kehä III:n varrelle on syntynyt rakentamattomalle tontille "epävirallinen" raskaan liikenteen pysäköintialue, jota käytetään myös yöpymiseen.



### 3.2 Raskaan liikenteen määrä Uudenmaan pääteillä

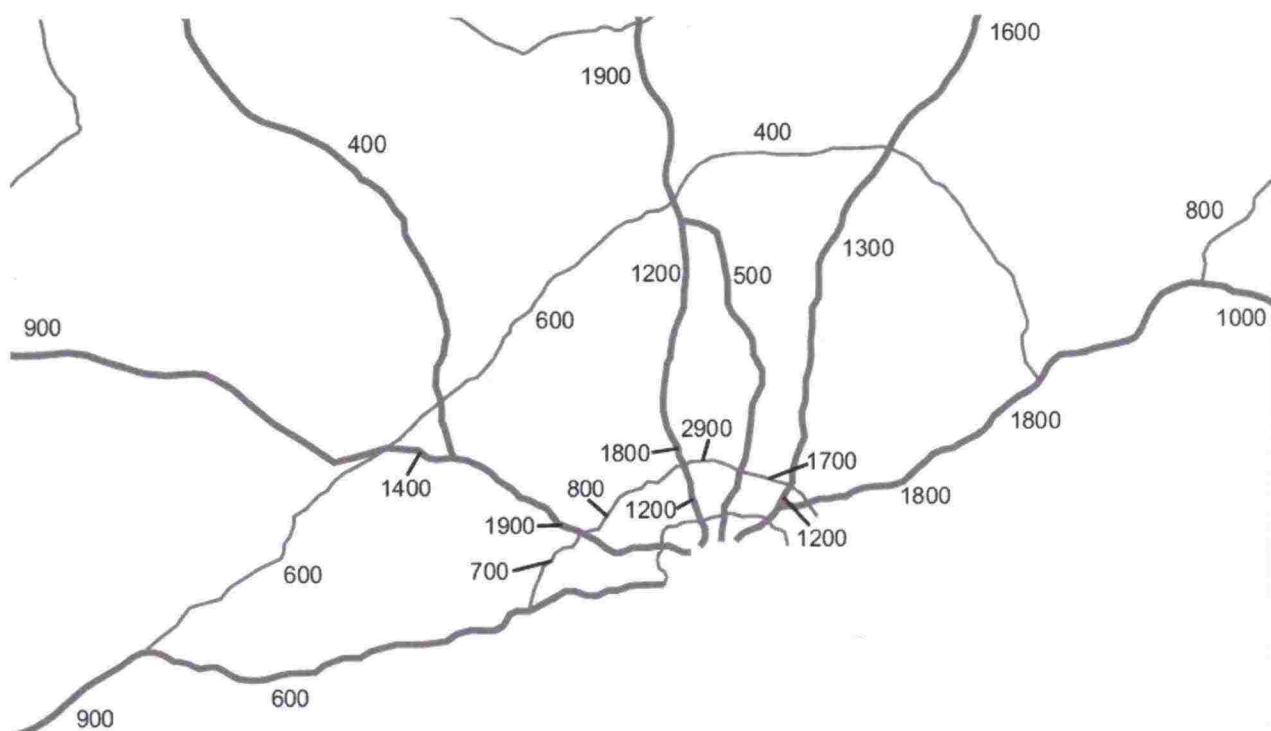
Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden tarve on suurin niillä vilkasliikenteisillä valta- ja kantateillä, joilla tehdään paljon pitkiä yli 4,5 tai 9 tunnin mittaisia kuljetuksia, joiden aikana kuljettajilla on lakisääteinen velvollisuus pitää lyhyt tai pidempi tauko. Uudenmaan alueella tarvetta on tarkasteltu erityisesti seuraavilla raskaan liikenteen käyttämillä reiteillä:

- E 18 -reitti Turunväylä (vt 1) – Kehä III (kt 50) – Porvoonväylä (vt 7), jolla kulkee Itä- ja Länsi-Suomen kuljetusten lisäksi paljon myös kansainvälistä liikennettä
- pääkaupunkiseudun sisääntulotiet vt 3 (Hämeenlinnanväylä) ja vt 4 (Lahdenväylä), joille keskittyvät Keski- ja Pohjois-Suomen kuljetukset
- ns. Kehä V reitti Hanko-Hyvinkää-Mäntsälä-Porvoo eli valtatie 25 ja kantatie 55, jota kotimaisten kuljetusten lisäksi käytetään transitokuljetuksiin

Uudellamaalla kulkee suuria raskaan liikenteen määriä myös useilla muilla väylillä, kuten Kehä I:llä (mt 101), Länsiväylällä/Jorvaksentiellä (kt 51), Vihdintiellä (mt 120) ja Tuusulanväylällä (kt 45). Näillä väylillä pääpaino on lyhyemmissä kuljetuksissa, jolloin mainitut aikarajat eivät välttämättä tule vastaan kuljetuksen aikana.

Raskaan liikenteen määriä näillä reiteillä on arvioitu vuoden 2008 liikennelaskentatietojen perusteella. Mittarina on käytetty raskaan liikenteen kokonaismäärän lisäksi perävaunullisten yhdistelmäajoneuvojen ("rekkojen") määrää, koska se kuvaa paremmin nimenomaan pitkämatkaisten kuljetusten määrää. Liikennemääriä arvioitaessa on syytä huomata, että niissä ei vielä näy vuoden 2008 lopulla alkanut transitoliikenteen ja yleensä raskaiden kuljetusten määrien väheneminen taloustaantumasta.

Raskaan liikenteen määrät pääkaupunkiseudun kehäteillä ja sisääntuloteillä on esitetty kuvan 7 kartalla.



Kuva 7 Yhdistelmäajoneuvojen määrät pääkaupunkiseudun kehäväylillä ja sisään-tuloteilla (ajon/vrk 2008, lähde: [www.tiehallinto.fi](http://www.tiehallinto.fi))

### 3.3 Pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjonta tiesuunnittain

Seuraavassa arvioidaan päätiesuunnittain raskaan liikenteen määriä sekä nykyistä pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjontaa ja kehittämistarvetta Uudenmaan alueella. Tarjontaa on arvioitu lähinnä pääkaupunkiseudun suuntaan tulevan liikenteen näkökulmasta, mutta yleensä vastaava paikkatarjonta on myös pääkaupunkiseudulta ulospäin ajettaessa.

#### Kehä III (kt 50)

Suurimmat raskaan liikenteen määrät ovat Kehä III:n keskiosalla valtateiden 3 ja 4 välillä, missä vuonna 2008 kulki 7000 – 8000 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Näistä oli yhdistelmäajoneuvoja noin 3000. Kehä III:n länsiosalla valtatie 1 ja 3 välillä raskasta liikennettä kulki noin 4000 – 4500 autoa/vrk.

Kehä III:n raskaan liikenteen määrät muuttuivat vuoden 2008 lopulla Vuosaaren sataman avaamisen jälkeen varsinkin tien itäpäässä. Vuoden 2008 liikennemäärä Kehä III:n itäosalla oli vain noin 900 raskasta ajoneuvoa/vrk, mutta nyt Vuosaaren sataman toimiessa liikennemääräksi voidaan arvioida noin 3000 raskasta ajoneuvoa/vrk.

Kehä III:n varressa ei ole raskaan liikenteen käyttöön soveltuvia pysäköinti- tai levähdysalueita lukuun ottamatta yksittäisiä huoltoasemien pihvoja, joihin mahtuu vain muutamia autoja lyhyille tauoille. Useita raskaan liikenteen kuljettajien paljon käyttämiä taukopaikaksi soveltuvia isoja huoltoasemia on poistunut tai poistumassa Kehä III:n varrelta tien liittymäjärjestelyjen yhteydessä (esim. Shell Vanhakylä ja Esso Voutila).



## Valtatie 1

Turunväylällä kulki noin 4000 raskasta ajoneuvoa, joista noin 2000 oli perävaunullisia yhdistelmiä. Tähän sisältyy lyhytmatkaisempaa liikennettä, kuten Ämmässuon alueen jäte- ja maa-aineskuljetuksia sekä valtatielle 25 kulkevaa liikennettä. Lohjan / Nummelan jälkeen valtatie 25 ulkopuolella liikenne jakautuu siten, että Turun suunnalle valtatiellä 1 (E 18) kulki noin 1000 yhdistelmää/vrk ja Porin suunnalle valtatiellä 2 noin 500 yhdistelmää/vrk.

Valtatien 1 (Turunväylän) suunnalla pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjonta on pääkaupunkiseudulla erittäin heikko. Kehä III:n lähistöllä ovat ainoastaan Nupurin pienet levähdysalueet, joille mahtuu vain muutamia autoja. Lisäksi alueella on päiväsaikaan tunnin pysäköintirajoitus. Seuraavat alueet ovat lähes 50 km päässä sijaitsevat Hauklammen levähdysalueet, joilla myös on tilaa vain viidelle autolle/alue. Lähin suurempi pysäköintialue on Lohjan Roution liittymään loppuvuodesta 2009 valmistunut yksityinen ABC-palveluasema. Etäisyys Kehä III:lta on yli 30 km, joten alue palvelee lähinnä E 18-tien liikennettä, ei niinkään pääkaupunkiseudulle suuntautuvia kuljetuksia.

Yhteenvedona valtatie 1 alueet Kehä III:lta lähtien ovat seuraavat:

- 4 km / Nupurin levähdysalueet (grillikahvilat)
- 36 km / Lohja / Roution yksityinen palveluasema
- 52 km / Hauklammen pysäköintialueet (kahvilapalvelut tulossa)
- 68 km / Suomusjärvi / Kivihovin yksityinen palveluasema
- 88 km / Haukkalan levähdysalueet (ei kaupallisia palveluja)

Toimintalinjassa esitetty tavoite palvelualueverkon tiheydestä (max 50 km) ei toteudu E 18 -tien (vt 1 – Kehä III – vt 7) reitillä. Valtatie 1 varrella on siis tarvetta suurelle raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueelle lähellä Kehä III:a. Kehä III varteen alueen sijoittaminen on vaikeaa tiiviin kaupunkirakenteen takia. Espoon Ämmässuon liittymän yhteyteen on suunniteltu suurta myös raskaalle liikenteelle soveltuvaa Kulmakorven palveluasemaa ja pysäköintialuetta. Liittymäjärjestelyjen yhteydessä nykyiset Nupurin levähdysalueet poistuvat käytöstä. Valtatie pitkämatkaisen tavaraliikenteen kannalta ongelmaksi ovat päätielle suunnitellut liittymäjärjestelyt. Jos nykyinen Ämmässuon liittymä muuttuu suuntaisliittymäksi, tulisi lännestä tulevan liikenteen ajaa pysäköintialueelle jo edellisestä Histan liittymästä, mikä heikentää alueen käyttökelpoisuutta.

## Valtatie 2

Valtatien 2 (Porintien) suunnalla tarjonta on samoin heikko. Vihdissä on pieni muutamalle autolle riittävä Kirjavanjärven levähdysalue 34 km päässä Kehä III:lta. Valtatie 2 suunnalla kaikki suuremmat raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueet ovat yksityisiä liikenneasemia, joista lähimmät ovat 46 km päässä Kehä III:lta sijaitseva ABC Masuuni Karkkilassa (8 paikkaa) sekä noin 100 km päässä sijaitsevat Forssan liikenneasemat, joilla on tilaa noin 20 autolle. Suunniteltu Kulmakorven alue palvelisi myös valtatie 2 suunnan tavaraliikennettä.

Valtatien 2 alueet ovat kokonaisuudessaan seuraavat:

- 34 km / Kirjavanjärven levähdysalue (kahvila)
- 46 km / Karkkilan yksityinen palveluasema
- 51 km / Karkkilan yksityinen palveluasema
- 60 km / Kovelonjärven levähdysalue (grillikahvila)
- 102 km / Forssan yksityiset palveluasemat
- 120 km / Humppilan yksityinen palveluasema

### Valtatie 3

Hämeenlinnanväylällä kulki Kehä III:n ulkopuolella noin 4000 raskasta ajoneuvoa, joista noin 1800 oli perävaunullisia yhdistelmiä. Yhdistelmien määrä laskee 20 km päässä Kehä III:lta Nurmijärven kohdalla noin 1200 ajoneuvon/vrk, mutta kasvaa taas Hyvinkään pohjoispuolella noin 2000 yhdistelmää/vrk. Kantatiellä 45 kulki vastaavasti 20 km päässä Kehä III:lta noin 500 yhdistelmää/vrk, joten liikennemäärien perusteella voi arvioida, että valtatie 3 suunnan kuljetuksista noin neljännes suuntautuu pääkaupunkiseudulle kantatien 45 eli Tuusulanväylän kautta.

Valtatien 3 (Hämeenlinnanväylän) suunnalla pysäköinti- ja levähdysalueita on riittävän tiheässä, mutta lähellä pääkaupunkiseutua ongelmana on alueiden riittämätön kapasiteetti. Kehä III:lta 2,5 km päässä sijaitsevilla Tiehallinnon Keimolanportin palvelualueilla on tilaa noin 20 raskaalle ajoneuvolle. Keimolanportin alueet ovat sijainniltaan ihanteellisia ja siksi hyvin suosittuja ja täyttyvät ajoittain täysin. Ongelmana on, että Keimolanportin palvelualueet voivat toimia nykyisellä paikallaan enää vain muutamia vuosia, koska maa-alueet tarvitaan Kehäradan ja Kivistön asemanseudun rakentamiseen ja valtatie 3 liikennejärjestelyjen parantamiseen. Korvaavaa aluetta on suunniteltu muutamia kilometrejä pohjoisemmaksi Luhtaanmäen eritasoliittymän yhteyteen, mutta uuden alueen toteutuksesta ei ole vielä päätöksiä.

Nurmijärven liittymässä sijaitsevalla Myllykukon palveluasemalla on tilaa muutamille raskaille autoille. Alue soveltuu lyhyiden taukojen pitämiseen, mutta alueen maankäyttösuunnitelmien mukaan sitä ei ole mahdollista laajentaa raskaiden ajoneuvojen pysäköintiin tai yöpymiseen soveltuvaksi.

Seuraavat raskaalle liikenteelle soveltuvat pysäköintialueet ovat 25 km päässä Kehä III:lta sijaitsevat Nurmijärven Karhukorven ja Nummenniityn levähdysalueet, joissa on kahvilapalvelut ja tilaa 10 – 15 raskaalle autolle molemmin puolin valtatieta. Erityisesti etelän suunnan levähdysaluetta käytetään myös yöpymiseen ja se on kahvilapalveluineen potentiaalinen kehittämiskohde.

Nurmijärveltä pohjoiseen pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjonta on kokonaisuutena kattava, sillä raskaalle liikenteelle soveltuvia palvelualueita ja yksityisiä palveluasemia on noin 10 – 20 km välein ja kaikilla näillä on 6 – 12 pysäköintipaikkaa. Nurmijärveltä noin 45 km pohjoiseen sijaitsee Tiehallinnon toteuttama Linnatuulen palvelualue (12 paikkaa/suunta) ja lähellä Tamperettä Pirkanhovin palvelualue. Tiehallinnon alueiden väliin sijoittuvat yksityiset Hyvinkään, Riihimäen, Hämeenlinnan ja Kalvolan palveluasemat. Varsinkin Hyvinkään ja Riihimäen palveluasemat ovat hyvin suosittuja raskaan liikenteen kuljettajien yöpymispaikkoja, vaikka jälkimmäisellä on kahden tunnin aikarajoitus.



Yhteenvedona valtatie 3 alueet ovat seuraavat:

- 3 km / Keimolanportin palvelualueet
- 26 km / Karhukorven ja Nummenniityn levähdysalueet (grillikahvilat)
- 39 km / Hyvinkään yksityiset palveluasemat
- 54 km / Riihimäen yksityinen palveluasema
- 73 km / Hämeenlinnan Linnatuulen palvelualueet
- 83 km / Lähdelammin pysäköintialueet (ei kaupallisia palveluja)
- 105 km / Kappakallion pysäköintialueet (ei kaupallisia palveluja)
- 108 km / Kalvolan yksityinen palveluasema

#### Valtatie 4

Lahdenväylällä kulki Kehä III:n ulkopuolella noin 4000 raskasta ajoneuvoa, joista 2000 oli perävaunullisia yhdistelmiä. Noin 50 km päässä Kehä III:lta Mäntsälän pohjoispuolella yhdistelmiä kulki noin 1600 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Valtatien 4 (Lahdenväylän) suunnalla pysäköinti- ja levähdyspaikkojen tarjonta on pääkaupunkiseudun läheisyydessä heikko. Kehä III:n lähistöllä ovat ainoastaan Leppäkorven pienet levähdysalueet Keravan etelärajalla, joista Helsingin suunnan alueelle mahtuu vain 4 – 8 autoa. Leppäkorven levähdysalue joudutaan tulevaisuudessa poistamaan käytöstä, kun Keravan Kercan logistiikka-alueelle suunniteltu uusi eritasoliittymä rakennetaan. Korvaavaa pysäköintipaikkakapasiteettia olisi tarpeen lisätä tällä suunnalla lähellä pääkaupunkiseutua.

Kercan logistiikka-alueelle on kaavailtu rakennettavaksi erityisesti raskaalle liikenteelle tarkoitettu liikenteen palveluasema. Suunniteltu eritasoliittymä tarjoaa etelään ajettaessa valtatieltä sujuvan yhteyden palveluasemalle, mutta pohjoiseen ajettaessa liittymän ramppijärjestely aiheuttaa liikenneasemalla käyväälle noin kilometrin kiertomatkan, joka voi vähentää pohjoissuunnan ohikulkuliikenteen halukkuutta aseman käyttöön.

Kauempana pääkaupunkiseudulta valtatie 4 varrella on hyvin tarjolla pysäköintipaikkoja raskaille ajoneuvoille. Järvenpään pohjoispuolella on 30 – 50 km välein Tiehallinnon toteuttamia palvelualueita, joilla on 15 – 20 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa molemmin puolin moottoritietä jaettuna. Palvelualueiden välillä on pienempiä levähdysalueita, joilla on tilaa 3 – 10 autolle/suunta, mutta ei välttämättä kaupallisia palveluja. Lisäksi raskasta liikennettä palvelevat Mäntsälän pohjoisen liittymän ja Lahden Kariston yksityiset liikenneasemat. Kokonaisuutena alueiden rytmitys ja etäisyydet Kehä III:lta mitaten ovat seuraavat:

- 32 km / Ohkolan levähdysalueet (ei kaupallisia palveluja)
- 40 km / Mäntsälän Tuuliruusun palvelualue
- 48 km / Mäntsälän pohjoisen liittymän yksityiset palveluasemat
- 54 km / Kaukolammin levähdysalueet (ei kaupallisia palveluja)
- 71 km / Orimattilan Tuuliharjan palvelualue
- 82 km / Lahden levähdysalueet (ei kaupallisia palveluja)
- 94 km / Motorest Karisto, yksityinen palveluasema
- 107 km / Harjun levähdysalueet (grillikahvilat)
- 126 km / Heinolan Tähtihovin palvelualue

Lahdenväylällä Järvenpään ja Heinolan välillä toteutuu hyvin Tiehallinnon "Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen – Toimintalinjat" -raportissa esitetty tavoite pysäköinti- ja levähdysalueverkon tiheydestä. Raskaalle liikenteelle soveltuvia vähintään 4 – 8 auton laajuisia pysäköintialueita on noin 10 – 15 km välein ja vähintään noin 30 km välein on niin sanottu täyden palvelun alue, jossa on polttoainemyynti sekä kahvila-/ravintolapalvelut.

### Valtatiet 6 ja 7

Porvoonväylällä Kehä III:n ulkopuolella kulki noin 3350 raskasta ajoneuvoa, joista 2250 oli perävaunullisia yhdistelmiä. Kauempana 30 km päässä Kehä III:lta Porvoon kohdalla yhdistelmiä kulki noin 1800 ajoneuvoa/vrk. Koskenkylän itäpuolella liikenne jakautuu siten, että Kotkan suunnalle valtatiellä 7 (E 18) kulki noin 1000 yhdistelmää/vrk ja Kouvolan suunnalle valtatiellä 6 noin 750 yhdistelmää/vrk.

Valtatien 7 varrella palvelu- ja levähdysalueita on tiheässä ja alueita on käytössä paikoin alle 10 kilometrin välein. Ongelmana on, että lähinnä Helsinkiä sijaitsevat alueet ovat pieniä ja yöaikaan täysiä. Kehä III:lta itään on käytävissä seuraavat alueet, joista useimmilla on tilaa 6 – 12 raskaalle ajoneuville/suunta.

- 2 km Stora Dammenin alueet (pieniä alueita, ei kaupallisia palveluja)
- 12 km Sipoonlahden palvelualue
- 19 km Hirvimetsän levähdysalueet
- 27 km Porvoo / Kuninkaanportin yksityinen palveluasema
- 29 km Kialan ja Järnbölen levähdysalueet (grillikahvilat)
- 40 km Tammion levähdysalueet
- 45 km Kuninkaantien yksityinen palveluasema
- 50 km Sarvilahden levähdysalueet
- 52 km Loviisan liittymän yksityinen palveluasema

### 3.4 Levähdysalueiden käyttöasteet öisin

Valtateiden 3,4 ja 7 Kehä III:n läheisyydessä olevilla pysäköinti- ja levähdysalueilla tehtiin käyttäjämäärälaskenta kolmena arkiyönä syys-lokakuun vaihteessa 2009. Laskennassa olivat mukana seuraavat kohteet:

- Vt 3
  - o Keimolanportti (I ja II)
  - o Karhukorpi
  - o Nummenniitty
  - o Teboil Sveitsinhovi
  - o ABC Hyvinkää
  - o ABC Riihimäki
- Vt 4
  - o Leppäkorpi (I ja II)
  - o Ohkola (I ja II)
  - o Tuuliruusu (I ja II)



- Vt 7
  - o Stora Dammen (I ja II)
  - o Sipoonlahti
  - o Hirvimetsä (I ja II)

Näiden alueiden lisäksi laskettiin käyttäjämääriä Vuosaaren sataman rekka-parkissa sekä Vantaan Viinikkalassa sijaitsevalla hiekkakentällä. Jälkimmäisen perusteella arvioitiin virallisten alueiden ulkopuolista pysäköintiä, jota esiintyy varsinkin kyseisellä alueella. Laskennassa huomioitiin alueiden käyttäjiksi myös niille jätetyt perävaunut, jotka vievät pysäköintitilaa samalla tavalla kuin varsinaiset yöpyjät.

Alueet ja niiden käyttöasteet on esitetty liitteen 1 kartalla.

### Valtatie 3

Vantaan Keimolanportin palvelualueilla sekä Hyvinkään ja Riihimäen liikenneasemilla oli jokaisena laskentayönä enemmän käyttäjiä kuin alueilla on raskaalle liikenteelle merkittyjä pysäköintipaikkoja. Käytännössä tämä tarkoitti pysäköintiä myös busseille ja henkilöautoille varatuille paikoille sekä sisäänajoteiden varsille. Riihimäen ABC, jossa kaikilla raskaan liikenteen paikoilla on kahden tunnin rajoitus, oli laskennan kuormitetuin alue. Nurmi-järven Karhukorven ja Nummenniityn levähdysalueilla, joilla paikkatarjonta on hyvä, ei sen sijaan ollut kuin keskimäärin 2-3 autoa. Valtatien 3 varrella valtaosa yöpyjistä oli Suomeen rekisteröityjä kuorma-autoja. Joukossa oli satunnaisia Keski-Eurooppaan ja Baltiaan rekisteröityjä ajoneuvoja, jotka keskittyivät pääasiassa Nummenniityn ja läntisen Keimolanportin alueille.

Taulukko 5 Valtatien 3 alueiden öiset käyttäjämäärät

Vt 3	Paikkoja	Yöpyjiä keskimäärin	Käyttöaste (%)
Keimolanportti I	12	13	108
Keimolanportti II	9	12	133
Karhukorpi	10	2	20
Nummenniitty	15	3	20
Teboil Sveitsinhovi	6	7	117
ABC Hyvinkää	12	15	125
ABC Riihimäki	10	18	180

### Valtatie 4

Valtatiellä 4 ainoastaan Mäntsälän Tuuliruusun läntinen pysäköintialue eli palveluaseman puoleinen alue oli laajamittaisessa käytössä. Muilla alueilla yöpyjiä oli hyvin vähän tai ei ollenkaan. Tuuliruusun alueella kaikki yöpyjät olivat suomalaisia, Leppäkorven itäisellä alueella noin puolet yöpyjistä oli ulkomaille rekisteröityjä autoja.

Taulukko 6 Valtatien 4 alueiden öiset käyttäjämäärät

Vt 4	Paikkoja	Yöpyjiä keskimäärin	Käyttöaste (%)
Leppäkorpi I	4	2	50
Leppäkorpi II	6	0	0
Ohkola I	7	0	0
Ohkola II	7	1	14
Tuuliruusu I	7	0	0
Tuuliruusu II	10	8	80

### Valtatie 7

Valtatiellä 7 käyttäjämäärät poikkesivat muista tiesuunnista sikäli, että valta-osa yöpyjistä oli venäläisiä ajoneuvoja, jotka käyttivät myös kylmiä levähdysalueita. Varsinkin Hirvimetsän pohjoinen levähdysalue oli hyvin kuormitettu jokaisena laskentayönä. Hirvimetsän molemmilla levähdysalueilla ja Stora Dammenin pohjoisella alueella raskas liikenne käytti myös henkilöautoille varattua puolta. Suomalaiset yöpyjät käyttivät pääasiassa Sipoonlahden palveluaseman pysäköintialuetta.

Taulukko 7 Valtatien 7 alueiden öiset käyttäjämäärät

Vt 7	Paikkoja	Yöpyjiä keskimäärin	Käyttöaste (%)
Stora dammen I	3	0	0
Stora dammen II	6	3	50
Sipoonlahti	11	11	100
Hirvimetsä I	7	4	57
Hirvimetsä II	7	9	129

### Muut

Vuosaaren sataman rekkaparkissa laskettiin käyttöasteeksi maanantain vastaisena yönä noin 70 % ja keskiviikon sekä perjantain vastaisena yönä noin 90 %, joten keskimääräinen käyttöaste oli noin 85 %. Viinikkalassa lentoterminalin läheisyydessä olevalla hiekkakentällä laskettiin keskimäärin 11 yöpyjää. Lisäksi alueella oli jokaisena yönä noin 10 sora-autoa. Samanlaisia raskaan liikenteen kuljettajien käyttöönsä ottamia "luvattomia" pysäköinti-paikkoja on alueella useita, mutta niiden käyttäjämääriä ei laskettu erikseen.

### Yhteenveto

Laskennassa selvästi kuormitetuimmat tiesuunnat olivat valtatie 3 ja valtatie 7, joista jälkimmäisellä oli lähes pelkästään venäläisiä yöpyjiä. Molemmilla tiesuunnilla on lähivuosina poistumassa käytöstä tärkeitä levähdysalueita. Valtatiellä 3 Keimolanportin alueiden poistuminen kohdistaa suuren paineen suunnitellun Luhtaanmäen levähdysalueen/palveluaseman pysäköintipaikko-



jen rakentamiselle. Valtatiellä 7 Hirvimetsän alueiden poistuminen aiheuttaa lisäkuormituksen, jota lähempänä Kehä III:a olevat alueet eivät yksin pysty vastaanottamaan. Lisäksi luvaton pysäköinti Viinikkalan kaltaisilla tyhjillä tonteilla kertoo Kehä III:n läheisyydessä olevien paikkojen riittämättömyydestä.

Tulokset kertovat myös selvästä käyttäytymiserosta suomalaisten ja ulkomaalaisten kuljettajien välillä. Suomalaiset käyttävät lähes yksinomaan alueita joilla on ympärivuorokautinen palvelu, kun taas ulkomaalaiset ja ennen kaikkea itäeurooppalaiset kuljettajat käyttävät myös kylmiä alueita.

Laskenta-ajankohtana raskaan liikenteen määrä oli taloustaantumien jäljiltä vielä selvästi aiempia vuosia pienempi, joten talouden ja kuljetusten taas elpymässä alueiden käyttöasteet ovat todennäköisesti nyt laskettuja selvästi suuremmat. Valtateillä 3, 4 ja 7 yhdistelmäajoneuvojen liikennemäärät olivat LAM-pisteiden mittaustietojen perusteella vuoden 2009 alkupuoliskolla keskimäärin noin kolmanneksen pienempiä kuin samaan aikaan vuonna 2008. Tiesuunnilla, joilla kulkee paljon itäliikennettä, raskaiden ajoneuvojen määrä oli vähentynyt yli 50 % (esim. kantatiellä 51 Inkoossa).

Kehä III:n raskaassa liikenteessä ei sen sijaan ole tapahtunut läheskään vastaavaa vähentymistä ilmeisesti Vuosaaren sataman liikenteen takia. Kehä III:n itäpäässä yhdistelmäajoneuvojen liikennemäärät olivat vuoden 2009 alussa suunnilleen samat kuin vuotta aiemmin, Kehä III:n keskiosalla Voutilassa mitattiin noin 6 % väheneminen ja länsiosassa Järvenperän kohdalla 23 % väheneminen.

## 4 ESIMERKKEJÄ ULKOMAISISTA JÄRJESTELYISTÄ RASKAAN LIIKENTEEN TAUKOPAIKOIKSI

### 4.1 Tiehallinnon ylläpitämät levähdys- ja pysäköintialueet Ruotsissa

Raskaan liikenteen levähdysalueiden kehittämistavoitteita Ruotsissa kartoitettiin haastattelemalla eräitä Ruotsin tiehallinnon ja sikkäläisen kuljetusalan asiantuntijoita sekä käyttäen lähteinä Ruotsin tiehallinnon äskettäin uusittuja suunnitteluohjeita.

Ruotsissa on tiehallinnon rakentamia levähdysalueita yhteensä noin 300 kappaletta. Niillä toimii usein vuokralaisena esimerkiksi kahvilayrittäjä. Tiehallinnon taholta ei raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen tarjonnan riittävyyttä nähty isona ongelmana. Lehtiartikkeleista ja haastatteluista käy kuitenkin ilmi, että myös Ruotsissa kuljettajilla on vaikeuksia löytää sopivia levähdyspaikkoja ajo- ja lepoaika-asetusten edellyttämässä ajassa. Puutetta paikoista on suurten väylien ja kaupunkien tuntumassa.

Ruotsin tiehallinnon levähdysalueilla on moniin suomalaisiin alueisiin verrattuna suhteellisen vähän raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja. Esimerkiksi Mälardalenin alueelta (johon Tukholma lähialueineen kuuluu) tehdyssä kartoituksessa laskettiin alueella olevan noin 30 levähdysaluetta ja noin 600 muuta raskaalle liikenteelle sopivaa pysäköintialuetta. Alueista lähes puolella on kuitenkin tilaa vain yhdelle raskaalle ajoneuvolle ja vain 10 prosentilla näistä alueista oli tilaa kolmelle tai useammalle raskaalle ajoneuvolle.

Alueiden kehittämisessä on ollut viime aikoina esillä turvallisten eli valvottujen ja aidattujen parkki- ja levähdysalueiden konseptien kehittäminen sekä lisäksi taukopaikkojen välisten etäisyyksien lyhentäminen pohjoisessa Ruotsissa.

### 4.2 Ruotsin tiehallinnon suunnittelu- ja toimintalinjaohjeet levähdysalueverkon kehittämiseksi

Ruotsin tiehallinto on äskettäin uudistanut yleisiä pääteiden levähdysalueita koskevia suunnittelu- ja toimintalinjaohjeitaan. Uusien ohjeiden mukaan tavoitteena on, että päätieverkolla on levähdysalue 40 – 80 minuutin ajomatkan (50 – 100 km) välein. Aiemmin vaatimus oli 30 minuutin välein. Raskaille ajoneuvoille tulee olla pysäköintipaikkoja lyhyisiin taukoihin 15 minuutin (noin 15 - 20 km) ajomatkan välein. Tämä on uusi vaatimus.

Levähdysalueille on asetettu uusissa ohjeissa myös varsin korkeat laatuvaatimukset. Alueilla on oltava paikka vähintään yhdelle perävaunulliselle kuorma-autolle, pysäköintiruutu myös liikuntaesteisille, vesi- tai kuiva wc, istuinryhmä, infotaulu, valaistus ja jäteastia. Viitoitusperiaatteet on määritelty aluetyppeittäin ja viitoituksessa on ilmoitettava myös etäisyys seuraavalle levähdysalueelle. Uutena aluetyyppinä on viitoitusohjeisiin tulossa "tavaraliikenteelle suositeltu alue", joka ilmaistaan lisäkilvellä.



Ruotsissa on pääteillä lisäksi erillisiä viranomaisten käyttöön rakennettuja raskaan liikenteen tarkastuspaikkoja (kontrollplats). Nämä eivät nykyisin ole käytettävissä taukopaikkoina, mutta niidenkin käyttömahdollisuuksia selvitetään.

Haastatellut asiantuntijat totesivat, että levähdysalueiden ja taukopaikkojen väliset etäisyydet ovat liian pitkiä erityisesti pohjoisessa Ruotsissa ja uusien toimintaohjeiden seurauksena verkostoa tihennetään siellä. Muuallakin jatketaan liikuntaesteisille sopivien käymälöiden sijoittamista sekä muita parannustoimenpiteitä.

#### **4.3 Yksityiset turvalliset levähdysalueet Ruotsissa**

Haastatteluista, julkaisuista ja tutkimusraporteista tuli esille, että Ruotsissa korostetaan nyt myös turvallisten, suositeltujen ja mahdollisesti myös maksullisten pysäköintialueiden konseptien kehittämistä. Taustalla ovat viime vuosina lisääntyneet ryöstöt, jotka myös vähentävät motivaatiota noudattaa lepoaikamääräyksiä. Ruotsin tiehallinto on tehnyt asiasta selvityksiä sekä suunnitellut pilottikohteita. Tarkoitus oli, että tiehallinto olisi toteuttanut kaksi pilottia yhteistyökumppaneiden kanssa, mutta nämä hankkeet eivät eri syistä toteutuneet.

Eräät yksityiset toimijat ovat kuitenkin ilman tiehallinnon tukea perustaneet niin sanottuja turvallisia rekkaparkkeja esimerkiksi E 4 -tien varrelle (esim. Gunnarsson Ljungbyssä, Safe Area Bredastenissa Värnamossa, Ödeshög ja Brändåsen). Esimerkiksi "Safe Area" on äskettäin avattu alue, joka on laajuudeltaan 130 000 neliometriä. Alue on vartioitu ja aidattu. Kuljettajille on tarjolla mahdollisuus ravintola- ja hotellipalveluihin, suihku- ja vaatteiden pesumahdollisuus, tietokoneyhteydet jne. Pysäköinnin hinta on noin 20 euroa/yö. Muut alueet ovat pienempiä ja varustelultaan vaatimattomampia, mutta myös yöpymisen hinta voi olla pienempi (noin 10 euroa/yö).

#### **4.4 Saksan päätieverkon levähdysalueverkostot**

##### **Tank & Rast**

Autobahn Tank & Rast GmbH on yritys, joka operoi Saksassa levähdysalueita ja tankkausasemia. Yritykseen kuuluu noin 380 levähdysaluetta, 340 tankkausasemaa ja 50 hotellia. Tankkausaseman peruspalveluita ovat polttoainemyynnin lisäksi kioski- ja kahvilapalvelut, vähittäistavaramyynti ja wc-tilat. Levähdysalueilta löytyvät näiden lisäksi muun muassa ravintola- ja majoituspalvelut. Tavallisesti Tank & Rast ei harjoita itse toimintaa alueillaan, vaan vuokraa sen yksityisille toimijoille. Näihin kuuluu pikaruokaravintoloita, öljy-yhtiöitä, majoitusliikkeitä ja päivittäistavara-kauppoja. Vuokralaisyritykset sitoutuvat tuottamaan alueilla vuokranantajan asettamien standardien mukaisia palveluja. Saniteettipalveluista vastaa Tank & Rastin oma tytäryhtiö Sanifair.

Tank & Rast oli valtion omistama vuoteen 1998, jolloin se yksityistettiin. Valtion monopolin purkamisella pyrittiin saamaan alueille vuokralaismalli, jossa yrityksillä on riittävä toiminnanvapaus. Samalla pyrittiin moninkertaistamaan

alueiden tarjonta ja ottamaan paremmin huomioon huoltoasemayrittäjien omat intressit.

Tank & Rastin alueita on Saksan moottoriteillä keskimäärin 35 kilometrin välein. Ne sijaitsevat moottoriteiden varsilla, joten niiltä on suora yhteys ainoastaan moottoritielle. Näin ne vastaavat sijainniltaan ja periaatteiltaan Tiehallinnon omistamia palvelualueita Suomessa.



- T** Tankstelle/filling station
- R** Raststätte/road house
- H** Hotel/hotel
- M** Meeting Standort/conference facilities
- K** Kiosk/snack
- M** Motel/motel

Kuva 8 Esimerkkikuva Tank & Rastin aluetarjonnasta Ruhrin alueella

### Autohof

Autohofit eroavat Tank & Rast -alueista siten, että niiltä on yhteys paitsi moottoritielle myös paikalliseen tieverkkoon. Tyypillisiä sijaintikohteita ovat moottoriteiden ja paikallisteiden liittymäalueet. Saksan liikenneministeriö on 2000-luvulla suosinut yksityisten Autohofien rakentamista ja kunnostamista, koska moottoriteiden levähdysaluetarjonta ei ole pystynyt vastaamaan nopeasti kasvavan tavaraliikenteen vaatimuksiin. Autohofeissa on tavallisesti yksi toiminnanharjoittaja, polttoainemyynnistä vastaa öljy-yhtiö. Rekkapaikkoja on yleensä vähintään 50. Tyypillisiä palveluja ovat esim.:

- 24/7 tankkaus- ja myymäläpalvelut
- Ravintola
- Suihku- ja pesutilat
- Autopesu
- Kokoustilat
- Pankkiautomaatti



Merkittävä ero suhteessa suomalaisiin palveluasemiin on, että raskaalle liikenteelle on yleensä vähintään yhtä paljon paikkoja kuin henkilöautoille. Autohofien yhdyssiteenä toimii VEDA-yhdistys (Vereinigung Deutscher Autohöfe). Se määrittelee palvelutason ja myös vastaa osaltaan jäsentensä toiminnan laadusta. Yksi tärkeimmistä tulevaisuuden tavoitteista on rakentaa Saksaan turvallisia parkkialueita. Hanke on osa Euroopan Unionin SET POS-projektia, jossa Länsi- ja Keski-Eurooppaan rakennetaan turvallisten levähdysalueiden verkosto.



Kuva 9 Autohof Wörmitz on Saksan ensimmäisiä turvallisia rekkaparkkeja

## 5 KEHITTÄMISTAVOITTEET

### 5.1 Alueiden sijainti ja etäisyydet

Uudellamaalla on tarvetta uusille ja korvaaville raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueille erityisesti Kehä III:n ja Kehä V:n välillä alle 20 – 30 km etäisyydellä Kehä III:lta.

Suurin pysäköintipaikkojen tarve on valtateiden 3 ja 4 suunnilla. Valtateillä kulkee paljon pitkiä kotimaan sisäisiä pohjoisesta saapuvia kuljetuksia, joilla kuljettajalla on ajopäivän jälkeen yöpymistarve lähellä Helsinkiä. Yöpymispaikka tulisi olla lähellä Kehä III:a, koska:

- kuorman pitää usein olla perillä terminaalissa, satamassa, rakennustyömaalla tms. työpäivän alkaessa klo 7.
- aamulla ei kulu ajoaikaa kuorman purkupaikkaan ajettaessa (aamun ajoaika on pois päivän muusta ajoajasta).

Tarvitaan sekä suuria "täyden palvelun alueita" että pienempiä "kylmiä" alueita, koska kokemusten perusteella eri kuljettajaryhmillä on erilaisia vaatimuksia yöpymispaikoille.

Kehä III:n sisällä tarvitaan lisäksi erityisesti siirtokuormaukseen ja perävaunujen tilapäiseen pysäköintiin soveltuvia alueita. Tällaisena voivat toimia esimerkiksi laajat henkilöautojen pysäköintialueet.

### 5.2 Alueiden mitoitus

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden mitoituksessa tulee ottaa huomioon:

- mitoitus raskaille ajoneuvoille pysäköimis- ja levähdysalueiden suunnitteluohjeen /3/ mukaisesti
- pysäköintiruutujen mitoituksessa on otettava huomioon aluetta todennäköisesti käyttävien ajoneuvojen tyypit - yleensä on tarvetta sekä lyhyille että pidemmille pysäköintipaikoille
- kuorma-autoille ilman perävaunua ja puoliperävaunullisille kuorma-autoille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen koko on 4 x 13 - 16 metriä
- linja-autoille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen koko on 4 x 15 metriä
- täysperävaunullisille kuorma-autoille ja moduulirekoille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen koko on 4 x 26 metriä
- pysäköintipaikkojen tulisi olla ensisijaisesti läpiajettavia
- pysäköintipaikat tulisi sijoitettuna siten, että lähdetäessä väistettävä liikenne tulee vasemmalta eli kuljettajan puolelta ajoneuvoa



- viistopysäköinnissä paikat voivat olla 35 tai 50 gon kulmassa
- riittävä kääntymistila tulosuunnassa 6 – 24 metriä ja lähtösuunnassa 6 – 24 metriä riippuen pysäköintiruudun koosta ja kulmasta
- Alueiden mitoituksessa ja hoidossa tulee ottaa huomioon niiden käyttö myös viranomaisten valvontaan. Esimerkiksi raskaan kaluston punnitus vaatii riittävän suuren ja tasaisen tilan, joka on myös talvella aurattavissa auki.

### **5.3 Alueiden palvelutaso**

#### **5.3.1 Varusteet**

Tiehallinnon niin sanotuilla kylmillä pysäköinti- ja levähdysalueilla varustetaso on nykyisin hyvin vaatimaton ja se ei aina täytä edes vähimmäistarpeita ajatellen kuljettajien yöpymistä alueella. Vähimmäisvaatimuksena voidaan pitää, että alueella olisi valaistus, WC / kompostikäymälä sekä jäteastiat.

Jos pysäköinti- tai levähdysalueella on kaupallista toimintaa, edellyttää Tiehallinto palvelun tarjoajalta tällöin vuokrasopimuksessa tietyn varuste- ja palvelutason tarjoamista. Tienkäyttäjällä tulee olla käytettävissä esimerkiksi maksuton WC ja käsienpesupaikka kaikkina aukioloaikoina. Tällöinkin ongelmia voi olla yöaikaan, kun kahvila-/kioskipalvelut ovat suljettuja. Kaupallisten toimijoiden tarjoamia palveluja käsitellään tarkemmin jäljempänä kohdassa 6.5.

#### **5.3.2 Opasteet**

Alueiden opastus toteutetaan kullekin aluetyypille erikseen annettujen viitoitusohjeiden mukaan riippuen siitä, onko kyseessä:

- Tiehallinnon palvelualue
- Yksityinen palveluasema
- Tiehallinnon levähdysalue tai pysäköintialue

Raskaan liikenteen kuljettajalle olisi olennaista tietää jo ennakko-opasteiden perusteella, onko alueella tilaa isoille ajoneuvoille. Nykyiset viitoitusohjeet eivät kuitenkaan tunne tällaista erikoismerkkiä. Lähtökohtana tulisi kuitenkin olla, että ainakin palvelualueiksi, palveluasemiksi ja levähdysalueiksi viitoitetuissa kohteissa tulisi olla myös erikseen raskaalle liikenteelle varattuja pysäköintipaikkoja.

### **5.4 Alueiden kunnossa- ja puhtaanapitovastuu**

Alueiden kunnossa- ja puhtaanapitovastuu on pääsääntöisesti Tiehallinnolla. Jos alueella on myös kaupallisia palveluja, on kunnossa- ja puhtaanapitovastuu osittain kapallisen toimijan vastuulla. Vastuunjakoa käsitellään tarkemmin jäljempänä kohdassa 6.5.

## 5.5 Turvallisuus

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueen liikennejärjestelyjen tulee luonnollisesti täyttää tavanomaiset liikenneturvallisuusvaatimukset. Järjestelyissä on kiinnitettävä huomiota ajonopeuksiin alueella ja turvallisiin kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen risteämiskohtiin. Liittymäjärjestelyissä on otettava huomioon, että näkyvyys raskaan ajoneuvon ohjaamosta on rajoitettu. Pysäköintijärjestelyissä tulee pyrkiä siihen, että tarve raskaiden ajoneuvojen peruttamiseen on mahdollisimman vähäinen.

Ulkomailla korostetaan nykyisin paljon myös maantiekuljetusten turvallisuutta ryöstöjen ym. suhteen. Esimerkiksi Ruotsissa on jo käytössä ensimmäisiä yksityisiä maksullisia ja valvottuja rekkaparkkeja pääteiden varrella.

Myös vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) ja erikoiskuljetusten kuljettajilla tulisi olla tarvittaessa mahdollisuus pysäköidä ajoneuvonsa kuorman edellyttämien turvallisuusvaatimusten mukaan ja valvotusti.



## 6 TOTEUTTAMISPERIAATTEET

### 6.1 Työnjaon periaatteet

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden toteutukseen esitetään seuraavia työnjakoperiaatteita Tiehallinnon, kuntien ja yksityisten kaupallisten toimijoiden kesken:

Tiehallinto vastaa:

- pääteiden varsilla olevista pysäköinti- ja levähdysalueista
- pääteillä Tiehallinnon palvelualueilla sekä yksityisillä palveluasemilla raskaan liikenteen kuljettajien yöpymisestä aiheutuvasta lisäpaikkatarpeesta, kun paikkatarve alueella ylittää esimerkiksi 10 paikkaa, jonka määrän kaupalliset toimijat pystyvät normaalisti tarjoamaan

Kunnat vastaavat:

- alueiden kaavoituksesta ja kunnallistekniikasta
- raskaan liikenteen kuljettajien asukaspysäköintipaikoista taajamissa
- siirtokuormauspaikoista pääkaupunkiseudulla
- satamien raskaan liikenteen pysäköinnistä myös satama-alueen ulkopuolella

Yksityisten palveluntarjoajien vastuulla ovat palvelu-, levähdys- ja pysäköintialueiden:

- kaupalliset palvelut
- Tiehallinnon palvelualueilla henkilöautoasiakkaiden autopaikat
- Tiehallinnon palvelualueilla sekä yksityisillä palveluasemilla raskaan liikenteen pysäköintipaikat päiväajan asiakkaiden tarvetta varten (tyypillisesti enintään 10 raskaan liikenteen paikkaa)

### 6.2 Yhteistyö kuntien kanssa

Uusien alueiden toteutuksessa Tiehallinnon ja kunnan yhteistyön muodot riippuvat siitä, onko kyseessä a) rekkaparkkialue, b) maantielain tarkoittama palvelualue, levähdysalue tai pysäköintialue, joka on osa maantietä vai c) yksityinen palveluasema.

Varsinaiset suuret rekkaparkkialueet on yleensä toteutettu kaupunkien ja niiden satamalaitosten yhteishankkeina. Tiehallinnon rooli hankkeiden toteutuksessa on ollut vähäinen liittyen lähinnä alueen liittymäjärjestelyihin ja viitoitukseen. Pääkaupunkiseudulla rekkaparkkihankkeet on nähtävä myös kaupunkien seudullisina yhteistyöhankkeina. Esimerkiksi Helsingin Vuosaaren sataman liikennettä palveleva Vaaralan mahdollinen rekkaparkki sijoituisi Vantaan kaupungin alueelle.

Myös yksityiset logistiikka-alan toimijat tai kaupalliset toimijat voivat olla mukana rekkaparkkihankkeissa. Luonteva työnjako on, että kaupunki toteuttaa

pysäköintialueen infran ja mahdollisista palveluista kuljettajille vastaa esimerkiksi huoltoasemaketju tai muu yksityinen kaupallinen toimija.

Ruotsissa ja Keski-Euroopassa on toteutettu myös täysin yksityisiä maksullisia ja valvottuja rekkaparkkialueita, mutta tämä toimintamalli ei ole vielä levinnyt Suomeen. Maksullisten alueiden käyttöä harkittaessa on otettava huomioon, että osa ulkomaalaisista kuljettajista ei eri syistä halua käyttää edes nykyisiä palvelu- ja levähdysalueita tai palveluasemia, joilla on maksullisia palveluja.

Palvelualueet, levähdysalueet ja pysäköintialueet syntyvät yleensä Tiehallinnon toimesta osana tiehanketta. Kunnilla ei yleensä ole niiden toteuttamisessa aktiivista yhteistyöroolia, koska hankkeet palvelevat vain päätien ohikulkevaa liikennettä eivätkä niinkään paikallista asutusta. Hankkeilla voi luonnollisesti olla myös paikallisia elinkeino- ja työllisyysvaikutuksia.

Kunta voi vastata tarvittaessa alueen asemakaavoituksesta, mutta sekään ei ole aina välttämätöntä, koska toimitaan yleisen tien liikennealueella ja hankkeeseen ei yleensä liity muuta maankäyttöä. Jos alueelle on suunniteltu rakennettavaksi kaupallisia palveluja, voi Tiehallinto sopia tarvittaessa kunnan kanssa vesihuollon ja muun kunnallistekniikan toteuttamisesta alueen rajalle asti. Kolmantena osapuolena hankkeiden toteutuksessa on kaupallinen yritys, jonka kanssa Tiehallinnolla on alueesta vuokrasopimus. Näiden vuokrasopimusten sisältöä käsitellään jäljempänä kohdassa 6.5.

Yksityisten palveluasemien hankkeissa myös kunnat ovat yleensä aktiivisessa roolissa, koska hankkeilla voi olla merkittäviä paikallisia elinkeino- ja työllisyysvaikutuksia. Palveluasemat ja niiden elintarvikemyymälät palvelevat myös paikallista asutusta, matkailua, mökkiasutusta jne. Kunnan vastuulla voi olla mahdollisesti maa-alueen myynti ja alueen asemakaavoitus. Palveluasemahankkeen kaavoitukseen liittyy yleensä myös muuta maankäyttöä. Kunnan vastuulla on alueen vaatima kunnallistekniikka tonttien rajalle asti. Tiehallinto vastaa yhteistyössä kunnan ja yrittäjän kanssa lähinnä alueen liittymäjärjestelyistä maantielle sekä sopii viitoituksen periaatteista.

Riittävän suurien raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueiden toteuttamiseksi Tiehallinnon tulisi harkita osallistumista yksityisissä palveluasemahankkeissa tarvittaessa myös pysäköintialueiden infran toteutukseen, koska riittävää paikkamäärää ei aina synny pelkästään kaupallisista lähtökohdista. Huoltoasema-/kauppaketju mitoittaa asemiansa raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen määrän päiväjän ostavien asiakkaiden määrän mukaan. Yöaikana raskaan liikenteen pysäköintipaikkatarve voi olla suurempi, mutta lisäpaikkojen toteutuskustannukset eivät enää ole järkevässä suhteessa yrittäjän niiden ansiosta saamiin myyntituloihin.

### 6.3 Yhteistyö kaupallisten tahojen kanssa

Raskaan liikenteen tarpeita palvelevia yksityisiä palveluasemia ylläpitää neljä merkittävää ketjua.

- ABC-ketju, jonka hankkeet toteutetaan paikallisten S-ryhmän osuuskauppojen toimesta.



- Neste / Motorest, jonka hankkeissa on mukana paikallisia K-kauppiaita.
- Shell
- Teboil.

Eri ketjuilla on hieman toisistaan poikkeavia palvelukonsepteja, mutta tyypillisesti palveluasemalla on toteutettu:

- kahvila tai ravintolapalvelut, joiden yhteydessä voi olla erikseen raskaan liikenteen kuljettajille suunnattuja palveluja (suihkutilat tms)
- myymäläpalvelut
- polttoainemyynti, yleensä myös erikseen raskaan liikenteen tankkauspiste

Raskaalle liikenteelle on uusilla palveluasemilla varattu tyypillisesti noin 10 kuorma-autojen pysäköintipaikkaa sekä muutamia linja-autopaikkoja. Pysäköinnissä voi kuitenkin olla erilaisia rajoituksia, kuten perävaunujen pysäköintikieltoja tai aikarajoituksia.

#### **6.4 Palvelu- ja levähdysalueet kaupallisen toiminnan näkökulmasta**

Raskaan liikenteen kuljettajat käyttävät maanteiden palvelu-, levähdys- ja pysäköintialueita lyhyiden taukojen lisäksi entistä useammin myös yöpymiseen tai pitkään lakisääteiseen lepotaukoon päivällä eli heidän käyttötarpeensa poikkeavat olennaisesti muiden tienkäyttäjien tarpeista. Palvelu- ja levähdysalueet on yleensä suunniteltu ja mitoitettu siten, että pääpaino on henkilöautoilijoiden käyttötarpeissa. Viime vuosina alueiden käytön painopiste on siirtynyt enemmän raskaan liikenteen suuntaan. Henkilöautoliikenteelle ovat tulleet taukopaikan vaihtoehdoksi myös hyvin varustellut yksityiset palveluasemat.

Tämä muutos näkyy esimerkiksi ongelmana, että eräillä levähdysalueilla raskaita ajoneuvoja joudutaan pysäköimään yöaikaan myös henkilöautoille tarkoitettulle levähdysalueen osalle, kun raskaalle liikenteelle varattu osa on täysi.

Sama muutos ja ongelmat koskevat myös alueita, joilla toimii kaupallinen yrittäjä Tiehallinnon kanssa tekemänsä yhteistyösopimuksen mukaan. Näissä sopimuksissa on lähtökohtana, että yrittäjä tai yritys saa alueen käyttöönsä kaupallista toimintaa varten ja sitoutuu vastavuoroisesti vastaamaan palvelu- tai levähdysalueen tietyistä hoito- ja kunnossapitotehtävistä ja tietyistä tienkäyttäjille tarjottavista maksuttomista palveluista sekä maksamaan alueesta mahdollisesti myös vuokraa. Liiketoiminta perustuu oletukseen, että ainakin osa tienkäyttäjistä todennäköisesti käyttää myös kaupallisia palveluja, joiden katteella yrittäjä kustantaa rakennusten ja alueen ylläpidon sekä niin sanotut ilmaisupalvelut tienkäyttäjille.

Yrittäjä saa tavallaan yksinoikeuden liiketoiminnalle, koska sopimusten mukaan tienpitäjä ei myönnä muille kolmansille osapuolille yrittäjää kuulematta lupaa harjoittaa myyntitoimintaa ko. levähdysalueella.

Raskaan liikenteen suosimilla levähdysalueilla tämä liiketoiminta-ajatus voi aiheuttaa ongelmia seuraavista syistä:

- Raskaiden ajoneuvojen pysäköinti varaa suuren pinta-alan. Perävaunulinen kuorma-auto vaatii noin 100 m<sup>2</sup> pysäköintiruudun, joka vastaa 4 – 5 henkilöauton pysäköintiruutua. Samalle pysäköintialueelle mahtuisi tilan puolesta henkilöautokäytössä huomattavasti enemmän "maksavia asiakkaita".
- Raskaat ajoneuvot varaavat pysäköintitilat pitkien taukojen ja yön aikaan useiksi tunneiksi. Henkilöautoilijoiden tauot ovat lyhyempiä eli samaa pysäköintialuetta voivat samassa ajassa käyttää useammat asiakkaat.
- Osa raskaiden ajoneuvojen kuljettajista ei käytä välttämättä lainkaan kaupallisia palveluja. Erityisesti itäeurooppalaiset kuljettajat suosivat alueita, joilla ei ole "ostopakkoa".
- Pienillä levähdysalueilla jo muutama raskas ajoneuvo varaa kaikki pysäköintitilat, mikä voi rajoittaa muiden asiakkaiden määrää.

Käytännössä tämä on johtanut siihen, että eräillä levähdysalueilla ja yksityisillä palveluasemilla on asetettu raskaiden ajoneuvojen pysäköinnille aikarajoituksia tai kieltoja esimerkiksi perävaunujen pysäköinnille.

## **6.5 Palvelu- ja levähdysalueiden kaupallista käyttöä koskevat Tiehallinnon sopimukset**

### **6.5.1 Sopimusten luonne**

Tiehallinnon palvelu- ja levähdysalueilla tarjottavien kaupallisten palvelujen ehdot säädellään Tiehallinnon ja yrittäjän kesken tehtävissä sopimuksissa, jotka koskevat alueen käyttämistä, rakentamista, harjoitettavaa liiketoimintaa sekä puolin ja toisin maksettavia korvauksia.

Moottoriteiden palvelualueille sijoittuvaa huoltoasema- ja ravintolatoimintaa koskevat sopimukset tehdään pitkäaikaisina (esim. 30 vuotta), koska yrittäjä sitoutuu samalla myös merkittäviin investointeihin. Pääteiden levähdysalueilla harjoitettavan pienimuotoisemman kahvila- tai kioskitoiminnan kohdalla sopimukset ovat lyhyempiä (esim. 10 vuotta).

Sopimuksissa on määritelty alueen käytöstä kaupallisiin palveluihin mahdollisesti suoritettava korvaus. Moottoriteiden palvelualueilla yritykset maksavat alueen käytöstä erikseen sovittavan korvauksen, joka määräytyy kilpailutuksen kautta. Pienempien levähdysalueiden kohdalla voidaan sopia, että yrittäjä vastikkeeksi alueen käytöstä huolehtii levähdysalueen tietyistä hoito- ja kunnossapitotehtävistä ja tarjoaa tietyt maksuttomat palvelut kaikille tienkäyttäjille.



### 6.5.2 Uusien palvelu- ja levähdysalueiden toteuttaminen

Uuden palvelualueen toimintaa käynnistettäessä ja aluetta rakennettaessa yrittäjän velvollisuuksiin voivat sopimusten mukaan sisältyä esimerkiksi seuraavat investoinnit:

- "tienpitäjän hyväksymien suunnitelmien mukaisten laitteiden, rakennelmien ja rakennusten rakentaminen ravitsemisliikkeen harjoittamista sekä polttoaineen jakelua ja moottoriajoneuvojen huoltoa varten"
- veden hankinta ja jätevesijärjestelyt (yrittäjän rakentamat vesijohto- ja viemäriverkot kaivoineen jäävät sopimuksen päätyttyä korvauksetta tienpitäjän omistukseen)

Yleensä sopimukseen sisältyy seuraavan kaltainen ehto: "yrittäjä on velvollinen harjoittamaan levähdysalueella moottoritien käyttäjiä palvelevaa toimintaa niin, että moottoritien ulkopuolisen moottoriajoneuvoliikenteen pääsy suoraan levähdysalueen kautta moottoritielle on estetty". Tähän ehtoon on tehty poikkeuksia vain yksittäistapauksissa (esimerkiksi Sipoonlahden alue valtatiellä 7).

### 6.5.3 Palvelu- ja levähdysalueiden käyttö raskaan liikenteen taukoihin ja yöpymiseen

Palvelu- ja levähdysalueiden käytöstä raskaan liikenteen kuljettajien taukoja ja yöpymistä varten ei sopimuksissa ole erityisiä määräyksiä. Raskaan liikenteen kuljettajia koskevat täten samat ehdot kuin tienkäyttäjää yleensä.

Sopimukseen sisältyy yleensä seuraavia yrittäjälle osoitettuja velvollisuuksia:

- yrittäjän on sallittava tienkäyttäjien vapaa oleskelu ja liikkuminen alueella
- tienkäyttäjille on annettava mahdollisuus maksuttoman WC:n ja käsienpesupaikan käyttöön kaikkina aukioloaikoina
- myytävien tuotteiden valikoimalle on saatava tienpitäjän hyväksyminen.

Yrittäjän velvollisuudet alueen ylläpidossa:

- pidettävä kunnossa kaikki toimintaansa varten rakentamansa laitteet, rakennelmat ja rakennukset
- huolehdittava alueella olevan WC:n ja käsienpesupaikan siisteydestä
- velvollisuus huolehtia määritellyllä sopimusalueella levähdysalueen siisteydestä ja järjestyksestä sekä viheralueiden/istutusten, nurmikoiden ja varusteiden hoidosta
- jätteiden poiskuljetus
- vesi- ja jätevesikustannukset
- jalankulkualueiden lumenpoistotyöt ja muut talvihoitotyöt.

Isoilla palvelualueilla yrittäjän velvollisuuksiin voivat kuulua myös:

- pysäköintialueiden lumenauraus, hiekoitus ja muu puhtaanapito
- rakennusten ja mittarikenttien mahdollinen uudelleen päällystäminen
- levähdysalueen kuivatusjärjestelyjen kunnossapito

- ravintola- ja kahvilatoiminnan yleiselle tasolle ja palvelumahdollisuuksille on asetettu tietyt vaatimukset (majoitus- ja ravitsemusliikkeistä annetun asetuksen 4 § ensimmäinen luokka)
- tienkäyttäjille mahdollisuus yleisöpuhelimen käyttöön.

Tiehallinto vastaa:

- pysäköintialueiden rakentamisesta ja niille moottoritien rampeilta johtavien ajoyhteyksien rakentamisesta liikenteen ohjaus- ja valaistuslaitteineen
- opastusmerkkien asettamisesta (yrittäjä ei saa asettaa ilman tienpitäjän suostumusta omia yleiseltä tieltä havaittavia mainoksia tai tauluja)
- alueen valaistuksesta ja valaistuskustannuksista
- lumenpoistotoista ajoneuvoliikenteelle varatulta alueelta
- liikenteenohjaus- ja valaistuslaitteiden kunnossapidosta
- mahdollisesta alueen uudelleen päällystämisestä.

#### 6.5.4 Sopimusten kehittämistarpeet

Sopimuksien sisältöä tulisi muuttuneiden olosuhteiden takia harkita muutettavaksi seuraavin kohdin:

- Raskaiden ajoneuvojen laajamittainen pysäköinti palvelu- ja levähdysalueilla aiheuttaa kaupallisille toimijoille merkittävät lisäkustannukset, joita ei aina pystytä kattamaan kuljettajilta saatavilla myyntituloilla. Tämä tulee ottaa huomioon korvauksissa niiden alueiden kohdalla, joita raskas liikenne käyttää erityisen paljon.
- Palvelu- ja levähdysalueiden kaupallista käyttöä koskevat sopimukset eivät kaikin osin vastaa muuttunutta tilannetta eivätkä ota huomioon raskaan liikenteen kasvanutta pysäköintitarvetta ja kuljettajien erityistarpeita.
- Raskaan liikenteen pysäköimis- ja levähdysalueiden toteuttamista ei voi jättää pelkästään yksityisten kaupallisten toimijoiden vastuulle, koska tarvittavien investointien kustannuksia ei pystytä kattamaan raskaan liikenteen tuomilla asiakastuloilla.

#### 6.5.5 Alueiden maksullisuus

Levähdysalueiden ja rekkaparkkien kehittämisen yhteydessä nousee usein esille kysymys, voisivatko palvelut olla maksullisia. Selvitystyön aikana on tullut esille näkökohtia sekä maksullisuuden puolesta että sitä vastaan:

- Kotimaisten kuljettajien ja liikenteenharjoittajien edustajat eivät näe maksullisuutta mahdollisena ajatuksena, kunhan maksun perintä on hoidettavissa järkevästi esimerkiksi öljy-yhtiön luottokortilla.
- Suositeltavana nähtiin ratkaisu, jossa kuljettajalle hyvitetäisiin pysäköintimaksu kokonaan tai osittain esimerkiksi kahvilaostosten yhteydessä.



- Maksua vastaan odotetaan kuitenkin saatavan parempi palvelu. Esimerkiksi pysäköintialueen aitaaminen ja valvonta olisivat sellaisia palveluja, joista ollaan valmiita myös maksamaan. Ruotsissa ja Keski-Euroopassa on tavallista, että valvotuilta turvallisilta alueilla peritään noin 10 – 20 euron maksu yöpymisestä.
- Suomessa maksullisten alueiden käytössä olisivat erityishaasteena itä-eurooppalaiset kuljettajat, jotka muutoinkin käyttävät maksullisia huolto-asema- tai kahvilapalveluja hyvin vähän.

### 6.5.6 Kehittämiskohteet

## 6.6 Kehittäminen portaittain ja kysynnän mukaan

Raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueiden kehittämiseksi Uudenmaan tiepiirin alueella esitetään neliportaista lähestymistapaa:

- 1) Pyritään vaikuttamaan raskaan liikenteen pysäköinti- ja yöpymispaikkojen tarpeeseen maanteiden varrella. Tähän liittyy paikkojen kysynnän aktiivinen seuranta ja siihen reagointi, koska raskaan liikenteen määrät ja luonne voivat muuttua eri väylillä nopeastikin.

Tiehallinnon tulee tukea hankkeita, joilla raskaan liikenteen kuljettajille voidaan tarjota asianmukaiset yöpymispaikat valvotuissa olosuhteissa esimerkiksi satamien ja terminaalien yhteydessä.

- 2) Tehostetaan nykyisten Tiehallinnon maanteiden pysäköinti- ja levähdysalueiden käyttöä pienillä liikenteenohjaus- ja muilla toimenpiteillä. Raskaille ajoneuvoille osoitettujen pysäköintipaikkojen tarjontaa voidaan lisätä jonkin verran pienillä kustannuksilla.

Vastaavasti pyritään tehostamaan nykyisten rekkaparkkien ja yksityisten palveluasemien pysäköintialueiden käyttöä.

Kartoitetaan myös mahdollisuuksia osoittaa raskaan liikenteen yöaikaiseen pysäköintiin pääteiden varrelta jo valmiita pysäköintialueita, joilla on yöaikaan vapaata raskaalle liikenteelle sopivaa pysäköintitilaa tai sitä on järjestettävissä kohtuullisin kustannuksin. Tiedotetaan aktiivisesti alueista, joilla yleensä on vapaata tilaa.

- 3) Lisätään nykyisten Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueiden pysäköintipaikkakapasiteettia raskaan liikenteen osalta ja modernisoidaan samalla alueiden liikennejärjestelyjä paremmin raskaan liikenteen tarpeita vastaaviksi. Muutoksia tehdään tarpeen mukaan niillä pääväylillä, joilla kysyntä tauko- ja yöpymispaikoista on suurinta.

- 4) Uusia raskaalle liikenteelle soveltuvia pysäköinti- ja levähdysalueita toteutetaan:

- Tiehallinnon palvelualueina moottoriväylähankkeiden yhteydessä
- Tiehallinnon pysäköinti- ja levähdysalueina pääteiden parannushankkeiden yhteydessä
- Yhteistyöhankkeina kaupallisten toimijoiden kanssa, jolloin Tiehallinnon vastuulla on osallistuminen alueen tie- ja liittymäjärjestelyjen toteutukseen sekä tarvittaessa yöpysäköintialueiden rakentamiseen, jos tarve on yli 10 paikkaa.



## 6.7 Pienet toimenpiteet

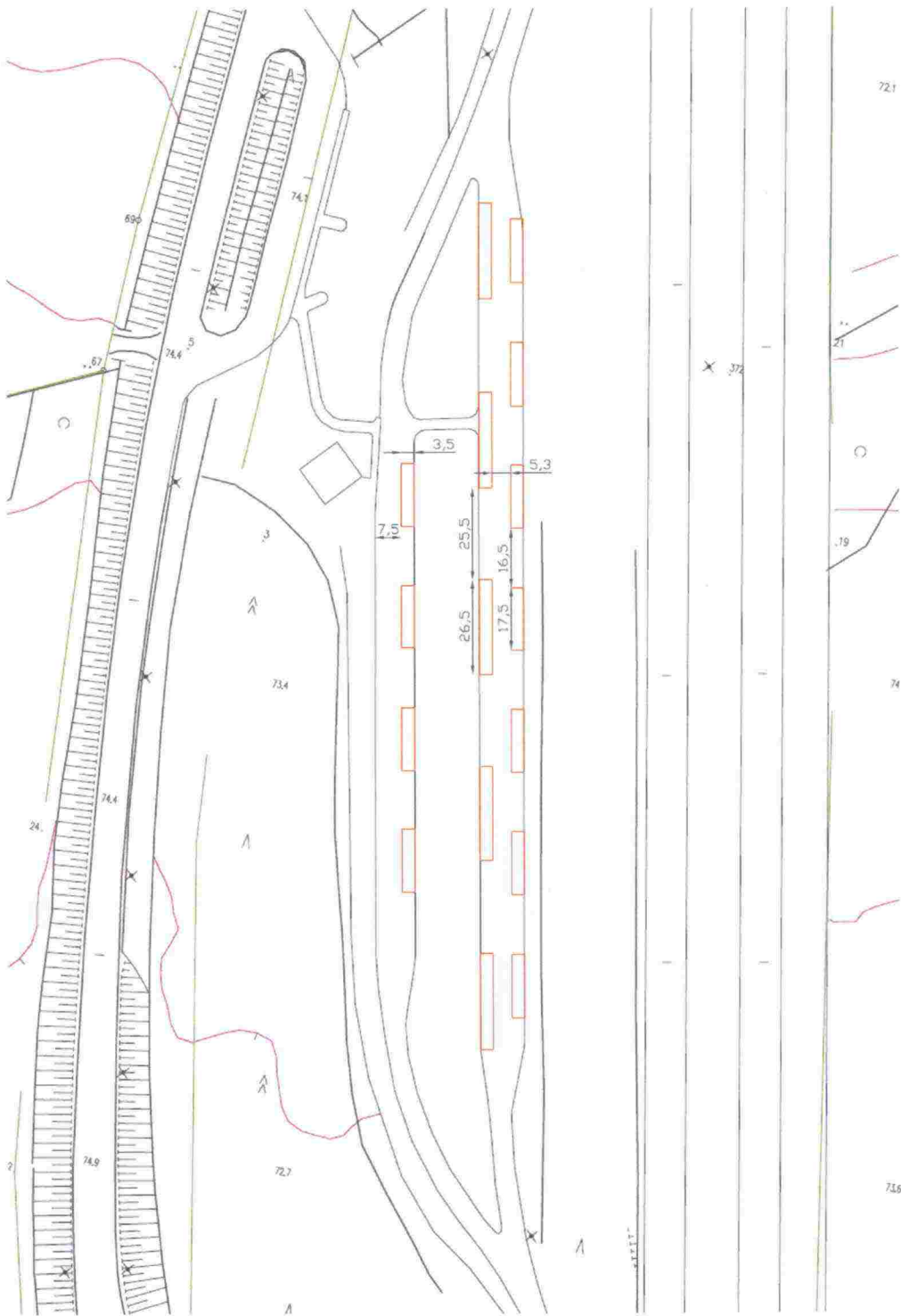
### 6.7.1 Pysäköinnin ohjaus

Useilla levähdysalueilla (esim. Hirvimetsä, Karhukorpi, Ohkola) on toinen puoli alueesta varattu raskaalle liikenteelle ja toinen henkilöautoille. Henkilöautojen pysäköintitarpeet alueilla ovat kuitenkin nykyisin vähäisiä suhteessa niille varatun tilan suuruuteen. Henkilöautopuolen ottaminen osittain raskaan liikenteen käyttöön toisi raskaalle liikenteelle keskimäärin 3 – 6 lisäpaikkaa alueesta riippuen. Muutoksesta ei olisi merkittävää haittaa henkilöautojen pysäköinnille, sillä niille jäisi edelleen riittävästi pysäköintitilaa. Muutos on toteutettavissa yksinkertaisilla liikenteenohjaus- ja opastusjärjestelyillä, esimerkiksi muuttamalla pysäköintirajoituksia yöaikaan. Tällöin on kuitenkin huomioitava vaikutukset henkilöautoilijoiden turvallisuudentunteeseen ja mietittävä miten sitä voidaan parantaa.

Esimerkkikohteena kehittämistoimenpiteille on käytetty Nummenniityn levähdysaluetta valtatiellä 3 Nurmijärvellä (kuva 10). Alueen länsipuoli on nykyisin kokonaan henkilöautojen käytössä. Henkilöautopuolen itäreunaan on mahdollista sijoittaa kuvan 11 mukaisesti neljä lyhyttä rekkapaikkaa puolipe-rävaunuyhdistelmille tai kolme täyspitkää paikkaa maksimissaan 25,25 m pitkille yhdistelmille. Näin alueen paikkamäärä saadaan nostettua 12:sta 16:een ja henkilöautopuolen länsilaitaan jää edelleen riittävästi tilaa henkilöautopysäköinnille. Pysäköintipaikkojen ja niiden välimatkojen mitoituksessa on käytetty niistä laadittua RT-ohjekorttia 98-10xx.



Kuva 10 Nummenniityn levähdysalue



Kuva 11 Raskaan liikenteen pysäköintipaikkoja voidaan lisätä sallimalla pysäköinti esimerkiksi yöaikaan myös henkilöautoille varatulla osalla aluetta. Esimerkki on Nummenniityn levähdysalueelta Nurmijärvellä.

Vastaava muutos on mahdollista tehdä tarvittaessa useilla muillakin saman standardin mukaan toteutetuilla levähdysalueilla.



### 6.7.2 Pysäköinnin valvonta

Vuosaaren rekkaparkkialueen kapasiteettia yöpymiskäytössä vähentää se, että osan pitkäaikaisista pysäköintipaikoista vievät niille luvatta pysäköidyt perävaunut ja muu kalusto. Helsingin satama pyrkii vaikuttamaan tilanteeseen pysäköinnin valvonnalla.

### 6.7.3 Vapaiden pysäköintialueiden osoittaminen raskaan liikenteen käyttöön

Osana tätä selvitystyötä on kartoitettu alustavasti mahdollisuuksia osoittaa esimerkiksi kauppakeskusten yöaikaan tyhjiä pysäköintialueita raskaan liikenteen kuljettajien käyttöön. Näinhän osittain tapahtuukin jo esimerkiksi Vantaan Jumbo-kauppakeskuksen pysäköintialueella eli kyse olisi toiminnan "laillistamisesta". Merkittävää lisäkapasiteettia ei kauppakeskusten pysäköintialueiden käyttöön otolla voida tuottaa.

Kehä III:lla Hämeenlinnanväylän länsipuolella ei juuri esiinny raskaan liikenteen pysäköintiä vapailla tonteilla tai kauppakeskusten pysäköintialueilla. Myös tarkoitukseen sopivia alueita on varsin vähän. Esimerkiksi Espoon Ikean pysäköintialue soveltuu huonosti raskaan liikenteen käyttöön geometriansa ja heikon perustuksensa vuoksi.

Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän välisellä alueella kysyntä raskaan liikenteen pysäköintialueelle sen sijaan on suuri. Varsinkin lentoaseman logistiikka-alueella ja kauppakeskus Jumbon lähiympäristössä raskas liikenne käyttää pysäköintiin käytännössä kaikkia tarkoitukseen sopivia vapaita tontteja ja alueita. Tällaisia ovat esimerkiksi avoimet hiekkakentät Tikkurilantien varressa, Vantaan Puuilon parkkialue, logistiikkakeskusten sisääntuloteiden varret sekä Jumbon eteläpuolella olevat bussipaikat. Hieman idempänä myös Ikean bussipaikat ovat raskaan liikenteen yöpyjien käytössä.



Kuva 12 Jumbon eteläpuolella olevat bussipaikat ovat jo nykyisin raskaan liikenteen käytössä

Kauppiaiden suhtautumiseen raskaiden ajoneuvojen pysäköintiin on nykytilanteessa varsin kielteistä. Kuljettajien katsottiin mm. roskaavan alueita ja vievän lastaustilaa kauppojen omilta kuljetuksilta. Myös pysäköinti kauppakeskusten bussipaikoille koettiin suureksi ongelmaksi. Osa haastatelluista alueiden omistajista on suunnitellut aitaavansa alueen estääkseen raskasta liikennettä pysäköimästä sinne yöaikaan.

Suhtautuminen pysäköintialueiden käytöstä mahdollisesti maksettavaan vuokraan oli kaksijakoista. Osa maanomistajista ei ollut valmiita sallimaan pysäköintiä alueillaan vaikka se korvattaisiin taloudellisesti. Osa sen sijaan piti ideaa mielenkiintoisena ja olisi valmis neuvottelemaan asiasta. Luvallista raskaan liikenteen pysäköintiä yöaikaan saatettiin jopa pitää mahdollisena aluetta rauhoittavana tekijänä. Käytölle olisi kuitenkin asetettava ehdottomat aikarajat ja pysäköidyt raskaat ajoneuvot eivät saisi haitata pysäköintialueiden normaalia asiakaskäyttöä.

## 6.8 Nykyisten levähdysalueiden kehittämismahdollisuudet

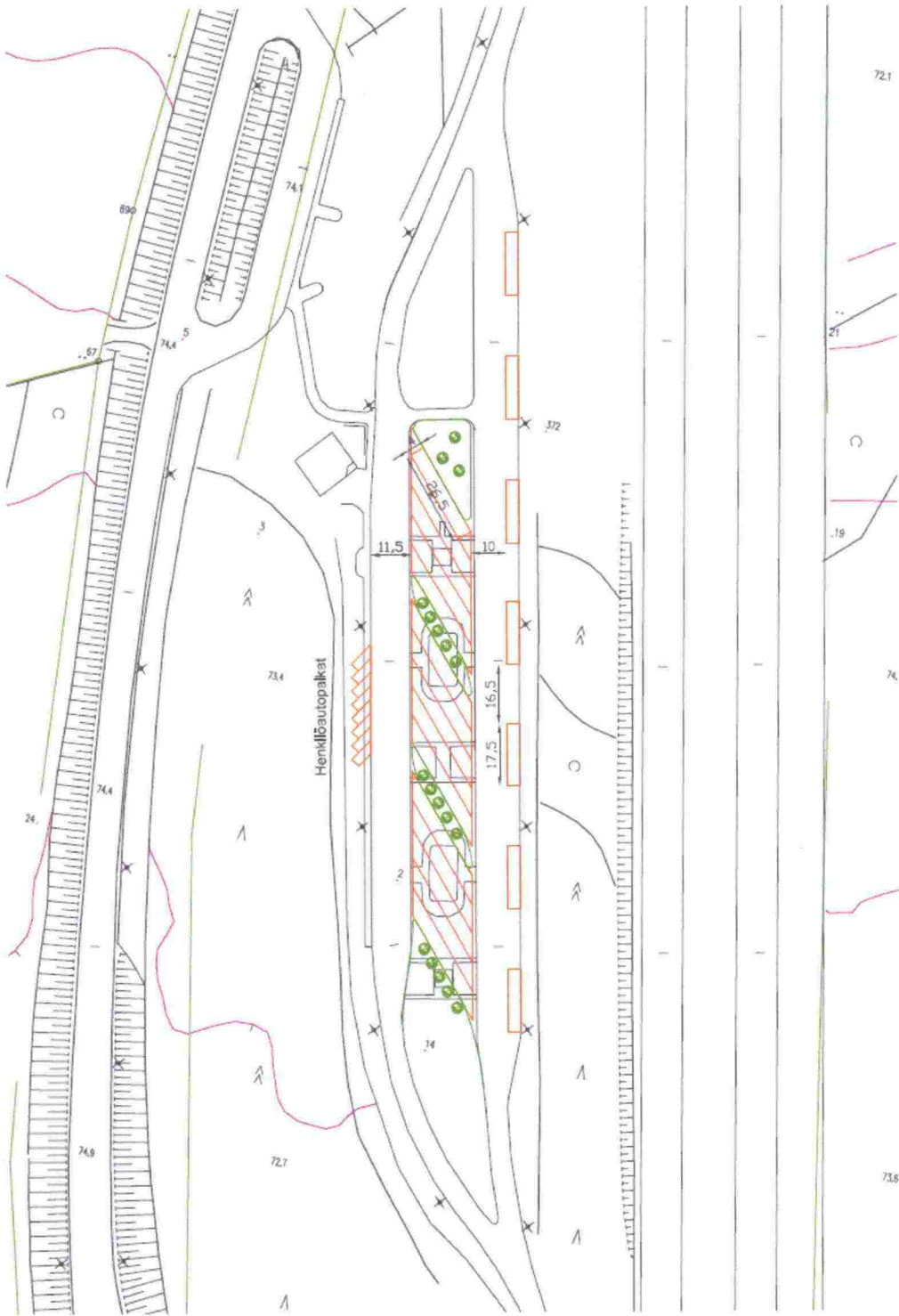
Mikäli edellä esitellyillä liikenteenohjaustoimenpiteillä ei voida tuottaa riittävästi lisäpaikkoja raskaalle liikenteelle, on mahdollista laajentaa nykyisten levähdysalueiden pysäköintitilaa. Alueilla, joilla on kaksi erillistä puolta eri ajoneuvoryhmille, on keskiosa tavallisesti niin leveä, että siihen olisi mahdollista sijoittaa vinopysäköintipaikkoja, mikäli maaston geometria on riittävän tasaista.

Esimerkkihankkeena on tutkittu edellä mainittua Nummenniityn levähdysaluetta. Alueen keskiosan leveys riittää 30 asteen kulmassa oleville pysäköinti-



paikoille ilman, että alueen ulkoreunoja täytyy mainittavasti siirtää. Keskipaikat on mitoitettu täyspitkille yhdistelmille. Kuvan 13 luonnoksessa paikat on sijoitettu viiden kappaleen lohkoihin, joiden väliin on jätetty vihersaareke. Näin keskiosaan on saatu yhteensä 15 läpiajettavaa moduulirekallekin riittävää pysäköintipaikkaa. Myös levähdysalueen itälaitaan on edelleen mahdollista pysäköidä pitkittäin, joten raskaan liikenteen paikkojen kokonaismäärä kasvaa 22:een, tiiviisti pysäköitäessä jopa noin 25:een. Henkilöautoille jouდებაan rakentamaan uudet pysäköintipaikat alueen länsipuolelle, koska yhdistelmien kääntymissäde vaatii koko nykyisen henkilöautopuolen käytön.

Nummenniityn levähdysalueella toimii nyt kahvila, joten myös WC- ja muiden vähimmäispalvelujen järjestäminen kuljettajille pitäisi olla neuvoteltavissa alueella Tiehallinnon vuokralaisena toimivan yrittäjän kanssa. Samalla tulisi selvittää kahvilan aukioloajan muuttamista ympärivuorokautiseksi.



Kuva 13 Raskaan liikenteen lisäpysäköintipaikkojen sijoittaminen alueen keskiosaan 30 asteen kulmassa Nummenniityn levähdysalueella

Nummenniityn alueella 30 asteen kulmassa olevat paikat ovat käytännöllisin vaihtoehto, koska 45 asteen kulmassa olevat paikat (kuva 14) vaatisivat alueen laajentamisen itälaidalla. Tällöin itälaitaan ei myöskään olisi mahdollista sijoittaa pysäköintipaikkoja pituussuunnassa, kuten 30 asteen vaihtoehdossa on tehty. 45 asteen vaihtoehto on kuitenkin hyvä ratkaisu alueilla, joilla keskiosan leveys on riittävä.





Kuva 14 Raskaan liikenteen lisäpysäköintipaikkojen sijoittaminen alueen keskiosaan 45 asteen kulmassa Nummenniityn levähdysalueella

Myös eräillä Tiehallinnon palvelualueilla olisi periaatteessa mahdollisuus laajentaa raskaalle liikenteelle varattuja pysäköintialueita. Valtatiellä 4 Tuuliruusun levähdysalueella (ks. kuva 17) olisi laajennusvaraa lähinnä moottoritien itäpuolella, mutta paikkojen nykyinen kysyntä ei vielä edellytä tätä.

Valtatiellä 7 Sipoonlahden palvelualueella on paikoista suuri kysyntä ja aluetta olisi teknisesti mahdollista laajentaa hieman, mutta laajennus on ympäristösyistä vaikea toteuttaa.

## 6.9 Uusien alueiden rakentaminen

### 6.9.1 Tiehallinnon tiehankkeisiin liittyviä uusia yksityisiä palvelualueita ja -asemia

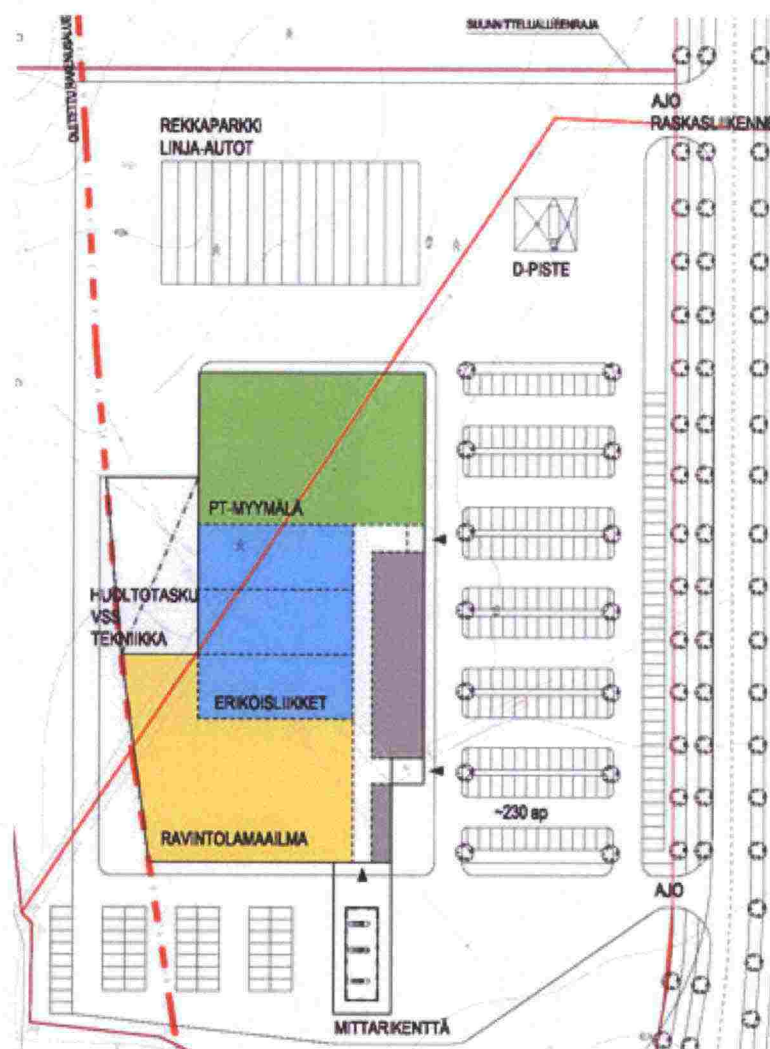
Uudenmaan alueella on ollut vireillä useita mahdollisia palveluasema- ym. hankkeita, joihin liittyy raskaalle liikenteelle soveltuvien pysäköinti- ja yöpymispaikkojen rakentamista. Seuraavassa on esitelty lyhyesti eräitä hankkeita, jotka eivät olleet käytössä vielä kesällä 2009, kun tämän selvityksen maastoinventoinnit tehtiin:

- Valtatien 1 avatulle uudelle moottoritieosuudelle Roution liittymään on valmistunut vuoden 2009 lopulla uusi ABC palveluasema, jolla on noin 10 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa.
- Valtatielle 1 uudelle moottoritieosuudelle Hauklammen levähdysalueille on rakennettu grillikioski-/kahvilapalvelut. Raskaan liikenteen paikkoja on käytössä kuitenkin vain viisi paikkaa/alue.
- Valtatielle 1 Ämmässuon ja Histan eritasoliittymien yhteyteen on suunniteltu uutta palveluasemaa, jolle voi sijoittua jopa 50 – 80 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa. Valtatien pitkämatkaisen liikenteen kannalta ongelmana ovat päätien liittymäjärjestelyt. On suunniteltu, että Ämmässuon liittymä muuttuu suuntaisliittymäksi, jolloin lännestä tulevan liikenteen tulisi ajaa palveluasemalle jo edellisestä Histan liittymästä, mikä heikentää alueen käyttökelpoisuutta.
- Valtatiellä 3 Luhtaanmäen liikenneaseman / kaupallisen keskuksen yhteyteen on luonnosteltu suurta raskaan liikenteen pysäköintialuetta. Luhtaanmäessä olisi tarvetta suurelle raskaan liikenteen pysäköintialueelle, jolle mahtuisi noin 35 – 50 paikkaa. Alueelle suunnitellun liikenneaseman asemakaavaluonnoksessa on esitetty tilavaraus noin 15 raskaan liikenteen pysäköintipaikalle. Liikenneaseman viereen on osoitettu tilavaraus palvelualueelle, jolle mahtuisi laajempikin raskaan liikenteen pysäköintialue. Suurempi raskaan liikenteen pysäköintialue tulisi toteuttaa osana maantietä Tiehallinnon tai kaupungin investointina, koska kaupallinen toimija ei välttämättä halua investoida em. 15 paikan lisäksi riittävän suureen alueeseen ajatellen raskaiden ajoneuvojen yöpymistä. Luhtaanmäen raskaan liikenteen pysäköintipaikat korvaisivat käytöstä poistuvat Keimolanportin palvelualueen noin 20 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa, jotka ovat yhäkin täysin käytössä (yöpyjiä laskettu jopa 28 kpl).
- Valtatiellä 7 on kaavailtu Kulloon eritasoliittymän yhteyteen uutta palveluasemaa. Alueella on suuri kysyntä raskaan liikenteen pysäköintipaikoille myös Kilpilahden öljykuljetusten ja muun raskaan liikenteen takia. Kysyntää voisi olla jopa suuremmalle määrälle, kuin tavanomainen noin 10 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa. Tämä



korvaisi osittain Sköldvikin uuden tieyhteyden eritasoliittymän rakentamisen takia poistuvia Hirvimetsän levähdysalueita.

- Valtatiellä 7 uuden moottoritien Ruotsinpyhtään eritasoliittymään läheisyyteen on kaavoitettu aluevaraus palveluasemalle, jolle voisi sijoittua esimerkiksi 10 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa.
- Valtatiellä 7 uuden moottoritien Heinlahden eritasoliittymän yhteyteen on kaavailtu uutta palveluasemaa, jonka yhteyteen voisi sijoittaa varsin suuri usean kymmenen auton rekkaparkki. Alue on Kaakkois-Suomen tiepiirin puolella, mutta sen vaikutus heijastuisi muuallekin valtatie 7 varressa.



Kuva 15

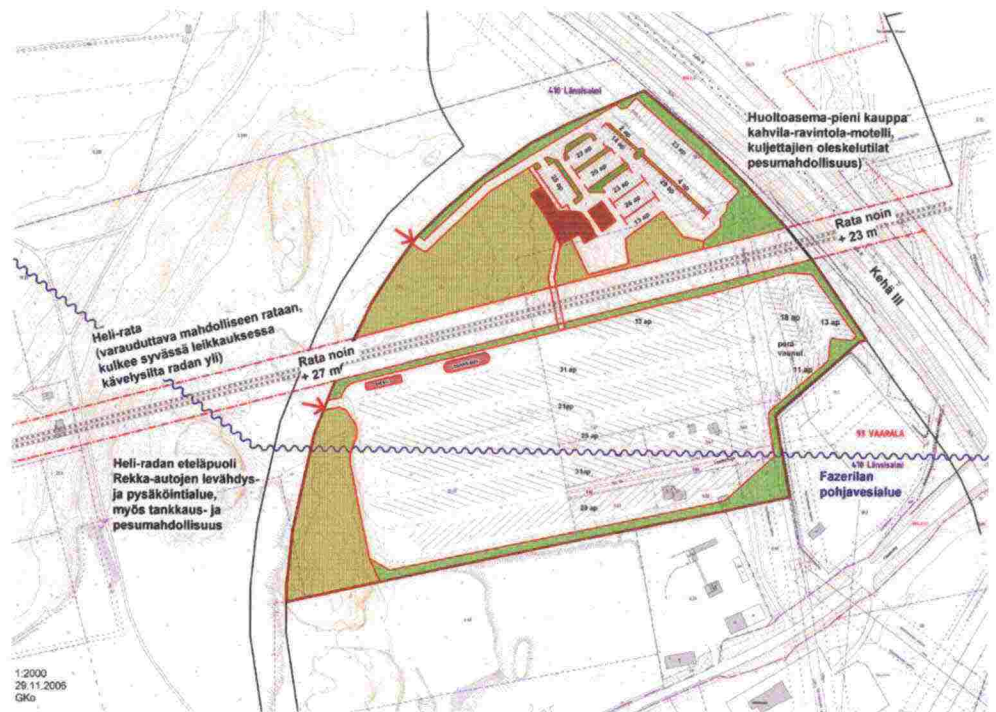
Valtatien 3 Luhtaanmäen eritasoliittymän yhteyteen kaavailun liikenneaseman luonnos, johon sisältyy 15 raskaan liikenteen pysäköintipaikkaa. Liikenneaseman viereen on esitetty palvelualueen tilavaraus, jolle mahtuisi suurempi raskaan liikenteen pysäköintialue. (lähde: Vantaan kaupunki)

### 6.9.2 Kuntien ja yksityisten hankkeita

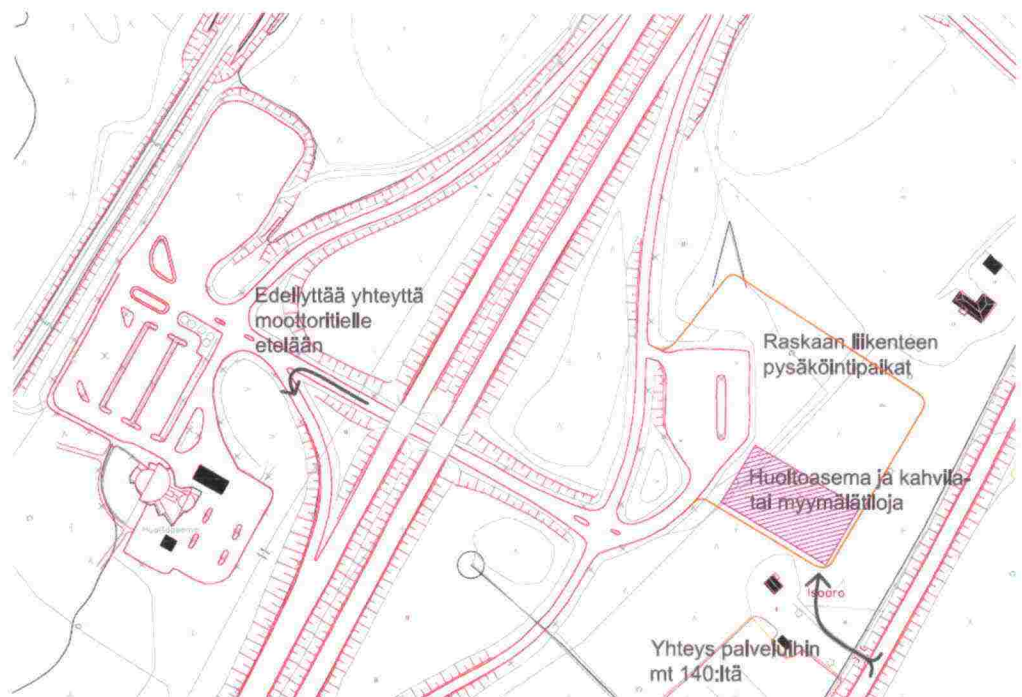
Kunnilla ja yksityisillä toimijoilla on ollut suunnitteilla seuraavia hankkeita:

- Vantaalla on Kehä III:n läheisyyteen kaavailtu laajaa Vaaralan rek-kaparkkialuetta ja palveluasemaa. Jotta alue saataisiin täysitehoi-seen käyttöön, edellyttäisi se rakennettavaksi Kehä III:lle suunnitel-lun uuden eritasoliittymän. Alueelle voitaisiin sijoittaa lähes 200 ras-kaan liikenteen pysäköintipaikkaa (kuva 16). Vaarala voitaisiin myös toteuttaa osittain maksullisena vartioituna alueena.
- Keravan Kercan alueelle valtatie 4 varteen on suunniteltu laajaa logistiikkatoimintojen aluetta ja sen yhteyteen palveluasemaa myös raskaalle liikenteelle. Lähistölle on rakentumassa logistiikka-alue myös Sipoon Bastuskärren alueelle maantien 148 varteen.
- Valtatiellä 7 uuden moottoritien Loviisan itäisen eritasoliittymään lä-heisyyteen on kaavoitettu aluevaraus logistiikkakeskukselle, jonka yhteyteen voisi sijoittua myös raskaalle liikenteelle tarkoitettu palve-luasema.
- Valtatie 4 varrella ei ole yksityisiä palveluasemia Mäntsälän etelä-puolella. On todennäköistä, että Kerava-Tuusula-Järvenpää -alueelle syntyy joku uusi yksityinen palveluasema valtatie 4 ja maantien 140 käytävään.
- Valtatie 4 varressa on ollut esillä mahdollisuus kehittää ja laajen-taa Tuuliruusun levähdysaluetta. Moottoritien ja maantien 140 välis-sä levähdysalueen kohdalla on käyttökelpoista Mäntsälän kunnan omistamaa maa-aluetta huomattavan suurenkin pysäköintialueen rakentamiseksi, mutta ongelmana on, että nykyiset levähdysalueen palvelut ovat moottoritien länsipuolella, jonne myös raskaiden auto-jen pysäköinti keskittyy. Länsipuolella viereinen rata rajoittaa alueen laajennusmahdollisuuksia. Moottoritien itäpuolinen pysäköintialue olisi otettavissa tehokkaampaan käyttöön, jos myös sinne rakennet-taisiin kuljettajille palveluja ja parannetaan ramppijärjestelyjä siten, että itäpuolelta pystyy lähtemään helpommin myös Helsingin suun-taan. Itäpuolelle sijoittuvat palvelut olisivat saavutettavissa myös maantieltä 140, mutta Tiehallinnon tulkinnan mukaan maantieltä ei saa avata ajoyhteyttä moottoritielle. Levähdysalue muuttuisi tällöin eritasoliittymäksi ja tällainen pelkästään paikallista maankäyttöä palveleva suora liittymä moottoritielle ei ole Tiehallinnon noudatta-man liittymäpolitiikan mukainen ratkaisu.





Kuva 16 Vantaan Vaaralaan kaavaillun rekkaparkkialueen luonnos (Lähde: Vantaan kaupunki)



Kuva 17 Mäntsälän Tuuliruusun levähdysalueen vieressä on käytettävissä va-  
paata maa-aluetta mahdollisen laajemmankin rekkaparkin ja siihen  
liittyvien muiden palvelujen toteuttamiseen.

## 7 EHDOTUKSET LÄHIAJAN TOIMENPITEISTÄ

Välittömästi toteutettaviksi lähiajan toimenpiteiksi ehdotetaan seuraavaa:

1. Tiehallinto tarkistaa liikenteenohjausjärjestelyjä kysytyimmillä levähdysalueilla valtateillä 3, 4 ja 7 siten, että raskas liikenne voi käyttää myös henkilöautoille varattua alueen osaa tarvittaessa ainakin yöaikaan esimerkiksi klo 20.00 – 8.00. Samalla tarkistetaan tarvittaessa alueen viitoituksen loogisuus eli vastaako alueelle ohjaava viitoitus myös alueen palvelutasoa. Viitoituksesta tulisi voida päätellä, onko kyseessä levähdysalue, jolla on myös esimerkiksi WC ja muita varusteita vai pelkästään pysäköintialue ilman palveluja.
2. Vuosaaren sataman rekkaparkkialueen käyttömahdollisuuksia myös yöpymiseen parannetaan muuttamalla pysäköintialueiden aikarajoituksia siten, että lyhytaikaiseen asiointipysäköintiin varatuilla paikoilla sallitaan myös yöpyminen. Toteutusvastuu on satamalla.
3. Käynnistetään neuvottelut mahdollisuuksista käyttää valmiita ja yöaikaan vapaita kauppakeskusten ja vastaavien pysäköintialueita raskaan liikenteen kuljettajien yöpymiseen. Samassa yhteydessä selvitetään, onko kuljettajilla mahdollisuus käyttää esimerkiksi lähistöllä sijaitsevan huoltoaseman, kahvilan tms. palveluja. Kyse on näillä pysäköintialueilla nyt jo esiintyvän yöaikaisen pysäköinnin ja yöpymisen "laillistamisesta". Järjestely lisäisi samalla myös niin sanottujen asukaspysäköintipaikkojen tarjontaa lähialueella asuville kuljettajille. Päävastuun katsotaan olevan kaupungeilla.
4. Sovitaan, kuinka Tiehallinto seuraa raskaan liikenteen pysäköintipaikkatarpeen kehitystä maanteiden varsilla. Seurantamenetelmä voisi olla esimerkiksi vuosittain samoilla levähdys- ja pysäköintialueilla tehtävä yöaikainen pysäköintilaskenta. Alueista, joilla yleensä on tilaa, tiedotetaan aktiivisesti käyttäen hyväksi esimerkiksi SKAL:in ja Rahtarit ry:n tiedotuskanavia yrityksille ja kuljettajille.
5. Tiehallinto kiirehtii yhteistyössä Vantaan kaupungin ja Luhtaanmäen alueen maanomistajien kanssa asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua tukevan aluevaraus suunnitelman laatimista alueelle sijoittuvan raskaan liikenteen pysäköintialueen toteuttamiseksi. Aluevaraus suunnitelmassa tulee esittää ehdotus kaupallisen hankkeen, siihen liittyvän liikenneaseman sekä Tiehallinnon palvelualueelle toteutettavan Keimolanportin alueelta poistuvia pysäköintipaikkoja korvaavan raskaan liikenteen pysäköintialueen toteutuksesta.
6. Tiehallinnon ja Vantaan kaupungin kesken sovitaan Luhtaanmäen alueen edellyttämästä valtatie 3 eritasoliittymän muutoksesta.
7. Laaditaan parannussuunnitelma valtatie 3 Nummenniityn levähdysalueen raskaan liikenteen paikkojen lisäämisestä. Tämä on varoitusten Keimolan palvelualueen sulkeutumisen varalle, jos Luhtaanmäen pysäköintialuetta ei pystytä toteuttamaan riittävän laajana tai hanke viivästyy.



8. Seuraavassa vaiheessa tarvittaessa kysynnän kasvaessa laaditaan parannussuunnitelmat myös valtatie 4 Ohkolan alueiden kapasiteetin kehittämistä. Myös tämä on varotoimenpide, jos riittävää paikkatarjontaa ei synny muualle valtatie 4 varten.
9. Laaditaan ideasuunnitelma Tuuliruusun palvelualueen raskaan liikenteen pysäköintialueen laajentamisesta valtatie 4 itäpuolella. Tämä on nähtävä ensisijaisesti Mäntsälän kunnan ja kaupallisten toimijoiden hankkeena. Alueen voi toteuttaa esimerkiksi siten, että myös moottoritien itäpuolelle sijoitetaan huoltoasema-/kahvila-/myymäläpalveluja siten, että ne houkuttelevat käyttämään myös itäpuolista pysäköintialuetta. Tiehallinnon tulkinnan mukaan moottoritien itäpuolella sijaitseville palveluille voitaisiin järjestää ajoyhteys myös vanhalta Lahdentieltä eli maantieltä 140, mutta ajoyhteyttä maantieltä 140 moottoritielle ja moottoritieltä maantielle 140 ei järjestetä.
10. Kehitellään liiketoimintamallia, jolla yksityinen toimija voisi tarjota niin sanottuja turvallisia maksullisia yöpymispaikkoja raskaan liikenteen kuljettajille. Toimija voisi olla esimerkiksi kuljetusalalla toimiva yritys, joka tarjoaisi valvotun yöpymispaikan oman varikkonsa yhteydessä tai huoltoasemaketju, joka tarjoaisi maksullisia palveluja oman palveluasemansa yhteydessä. Esimerkkeinä voidaan käyttää Keski-Euroopassa ja Ruotsissa toteutettuja hankkeita. Pääkaupunkiseudulla Vantaan Vaaralaan kaavailtu rekkaparkkialue soveltuisi hyvin yksityisen toimijan ylläpidettäväksi.

## 8 LÄHTEET

- 1 Selvitys kuorma-autoliikenteelle tarvittavista pysäköinti- ja levähdysalueista Uudenmaan tiepiirin alueelle. Tiehallinnon selvityksiä 32/2006. Helsinki: TIEH 3201008
- 2 Levähdys- ja pysäköimisalueiden kehittäminen – Toimintalinjat. 2000. Helsinki: Tielaitos TIEL 1000029
- 3 Pysäköimis- ja levähdysalueet – Suunnitteluohje. 1997. Helsinki: Tielaitos TIEL 2130015
- 4 Autonkuljettajan ajo- ja lepoajat. 2008. Tampere: Työsuojeluhallinto, Työsuojeluoppaita ja – ohjeita 27
- 5 Sidosryhmien tarpeet liikenteen palvelualueille. Tiehallinnon selvityksiä 16/2007. Helsinki: TIEH 3201042
- 6 Raskaan liikenteen taukopaikat – Nykytilanne ja kehittämistarpeet, julkinen loppuraportti. 2002. Helsinki: Työterveyslaitos, Työturvallisuusosasto
- 7 Levähdysalueiden kehittämisselvitys – Valta- ja kantatiet. 2000. Tielaitos, Uudenmaan tiepiiri
- 8 Vuosaaren satama, asiointipias ammattikuljettajille 2009, Helsingin Satama

### NOUDATETTAVAT SUUNNITTELUOHJEET

1. Pysäköimis- ja levähdysalueet - Suunnitteluohje (TIEL 2130015, 1997)
2. Puutavaran kuljetus yleisillä teillä (TIEL 2120007, 1998)
3. Pysäköintialueet, RT-kortti 98-10x



## 9 LIITTEET

Raskaan liikenteen levähdys- ja pysäköintialueet  
Uudenmaan tiepiirin alueella ja alueiden käyttöasteet  
pääkaupunkiseudun ympäristössä

Liite1

Muistio sidosryhmäseminaarista 11.12.2009

Liite2





## LIITE 2. MUISTIO SIDOSRYHMÄSEMINAARISTA 11.12.2009

**Aika:** Perjantai 11.12.2009 klo 9.00

**Paikka:** Ravintola Limone, Ratamestarinkatu 11

<b>Läsnäolijat:</b> Pekka Rätty	Uudenmaan tiepiiri
Maarit Saari	Uudenmaan tiepiiri
Pekka Tikka	Mäntsälä
Kalevi Ylisirniö	Mäntsälä
Anna-Kaisa Lehtinen	Rahtarit ry
Rita Lönnroth	Sipoo
Timo Rantanen	Skal
Petri Murto	Skal
Ari Rajala	Teboil
Teuvo Kela	Tiehallinto
Kari Noroviita	Helsinki / Vuosaaren satama
Tapani Tuomi	Neste oil
Petri Parikka	Neste oil
Aarno Kononen	Nurmijärvi
Vesa Karisalo	Vantaa
Ilpo Pasanen	Vantaa
Gilbert Koskela	Marja-Vantaa
Aila Elo	Kerava
Teuvo Leskinen	Sito
Rauno Tuominen	Sito
Tuomo Lapp	Sito

### 1. Tilaisuuden avaaminen

Puheenjohtaja Pekka Rätty avasi tilaisuuden ja kertoi lyhyesti selvityksen lähtökohdista sekä tavoitteista. Selvityksen perustana ovat vuonna 2006 laadittu selvitys raskaan liikenteen pysäköinti- ja levähdysalueista, sidosryhmien kanssa tehdyt haastattelut sekä syksyllä toteutettu alueiden käyttäjämäärälaskenta. Tarve uusille alueille on ilmeinen, varsinkin kun huomioidaan taantuman vaikutus nykyisiin liikennemääriin. Tärkeitä alueita on lähivuosina poistumassa käytöstä, eikä korvaavia alueita ole osoitettu. Selvityksessä on kartoitettu erilaisia mahdollisuuksia tarjonnan lisäämiselle ja laadittu niiden pohjalta neliporrasmalli erilaisista toimenpiteistä.

### 2. Konsultin esittely

Teuvo Leskinen esitteli tarkemmin levähdysaluetarjonnan nykytilaa sekä kehittämistarpeita. Tarve uusille levähdysalueille on suurin kolmostiellä lähellä Kehä III:a, josta ovat poistumassa Keimolanportin palvelualueet. Myös valtiatiellä 7 on suuri kysyntä, ja tärkeitä alueita on poistumassa.

Työnjaoksi alueiden kehittämisessä ehdotetaan mallia, jossa Tiehallinto vastaa pääteiden varsilla olevista alueista, sekä yksityisillä palveluasemilla raskaan liikenteen kuljettajien yöpymisestä aiheutuvasta lisäpaikkatarpeesta.

Kunnan vastuulla olisi alueiden kaavoitus ja kunnallistekniikan toteuttaminen. Lisäksi kuntien tulisi vastata asukaspysäköinti- ja siirtokuormauspaikoista sekä satamien raskaan liikenteen pysäköinnistä myös satama-alueen ulkopuolella.

### 3. Kommenttipuheenvuorot ja keskustelu

Eri tahojen edustajat esittivät lyhyet kommenttipuheenvuorot keskustelun pohjaksi.

#### **Gilbert Koskela:**

Vantaalla on yleiskaavassa kaksi isoa varausta levähdysalueille joka kertoo siitä, että kaupungilla on positiivinen suhtautuminen asiaan. Kaupunki on myös valmis toteuttamaan kunnallistekniikan näille alueille. Niiden toteuttaminen ja rahoitus ovat kuitenkin kysymysmerkkejä. Elinkeinoelämän tulisi ottaa hankkeissa enemmän vastuuta, koska kuljetukset palvelevat yksinomaan sitä. Maksullinen pysäköinti- ja levähdysalue olisi hyvä idea, jota tulee kehittää. Myös kauppakeskusten alueiden käyttäminen on hyvä ajatus. Elinkeinoelämältä tulisi löytyä yksi edustaja, joka vie asiaa eteenpäin. Asukaspysäköintipaikkojen sijoittaminen on ongelmallista, koska niiden tulisi olla riittävän sivussa asutuksesta, mutta silti lähellä. On aiheellista miettiä kenen vastuulla paikan hankkiminen on.

#### **Ari Rajala:**

Öljy-yhtiöistä osa on halukkaampia palvelemaan raskasta liikennettä kuin toiset. Tarve uusille pysäköinti- ja levähdysalueille on kuitenkin ilmeinen. Kauppiaat näkevät asian kahdesta näkökulmasta. Jos vapaata tilaa on, se hyödynnetään mielellään myös öisin; lisäksi raskas liikenne rauhoittaa huoltoasema-alueita. Toisaalta Kehä III:n läheisyydessä ja sen sisällä ei yksinkertaisesti ole tilaa järjestää suurta määrää pysäköintipaikkoja. Useilla kaupallisilla alueilla raskas liikenne pysäköi laittomasti ja haittaa mm. alueiden kunnossapitoa. Huoltamoiden yleinen kanta asiaan on, ettei nykytilanne juurikaan salli useampien paikkojen tarjoamista. Kuljettajien edustajat ovat jatkuvasti vedonneet lisäpaikkojen puolesta.

Tämänhetkinen työnjakokäytäntö on hyvä, yhteissuunnitelmallisuutta tulisi kuitenkin lisätä. Pitäisi miettiä, miksi yksityiset rakentavat jatkuvasti lisää alueita, mutta Tiehallinto ei. Alueet ovat kuitenkin tärkeitä myös liikenneturvallisuuden kannalta.

#### **Anna-Kaisa Lehtinen:**

Levähdysaluekysymyksestä on keskusteltu jo kauan, kymmenen vuotta sitten alueiden kehittämisestä tehtiin kolmiportainen suunnitelma. Tärkeimmäksi nähtiin vt 3:n alueet. Levähdysalueiden minimivarusteiksi toivottiin vesipostia ja WC:tä. Myös uutta liikennemerkkiä alueille on esitetty. Raskaan liikenteen kuljetukset palvelevat kaikkia ja tämä tulisi hyväksyä, nykyisin rekakuskeja kohdellaan enemmän ei-toivottuina kiertolaisina.

#### **Timo Rantanen:**

Nykyinen ajo- ja lepoaika-asetus on tullut voimaan 1970-luvulla, joten ongelma ei ole uusi. Järjestöjen panos on olla mukana asiantuntijoina, mutta alueet on kustannettava liikenteeltä kerättävistä veroista. Myöskään kuljetusyrittäjät eivät ole halukkaita osallistumaan kustannuksiin. Valvottuja alueita tullaan tarvitsemaan tulevaisuudessa, tällaisen alueen tulee olla aidattu,



valaistu ja kameravalvottu. Valvottujen alueiden tarve korostuu vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Alue olisi maksullinen ja maksu voitaisiin hyvittää kuljettajalle esimerkiksi ravintolapalveluissa. Tärkeimmät kehitettävät alueet ovat Luhtaanmäki ja Vaarala, joista ensimmäisessä suunnitellut 15 paikkaa eivät riitä, vaan paikkoja tulisi olla noin 50.

#### **Kari Noroviita / Vuosaaren satama:**

Vuosaassa on tällä hetkellä noin 80 pitkäaikaispaikkaa ja toista sataa 2 – 4 tunnin asiointipaikkaa, jotka on mitoitettu sataman omiin tarpeisiin. Sataman liikenne palvelee Suomen ulkomaankauppaa ja siitä noin 10 % on ulkomaisia autoja. Pysäköintitarvetta on kahta eri tyyppiä, lyhyttä tauko- ja asiointipysäköintiä ja yöpymispysäköintiä. Vaikka sataman raskaasta liikenteestä vain pieni osa on ulkomaisia autoja, yöpyjistä niitä on suurin osa. Levähdysaluetta käytetään hyvin paljon myös pelkkien perävaunujen pysäköintiin ja perävaunukaluston varastointiin, mihin sitä ei ole tarkoitettu. Asiaan on pyritty puuttumaan pysäköinninvalvonnan keinoin.

Kaupalliselta pohjalta voidaan asiointi- ja levähdyspaikkojen valvonta, ylläpito ja palvelut ratkaista. Sen sijaan yöpymisalueiden vaatima palvelutaso on vaikeampi toteuttaa kaupalliselta pohjalta. Myös kauppakeskusten pysäköintialueiden käyttö yöaikaan edellyttää vähintään valvontaa ja WC-/ suihkupalveluja sekä tehokasta tapaa, miten pysäköintisääntöjen vastaiseen toimintaan puututaan (esim. ulkomaisten ajoneuvojen kohdalla).

Kommenttipuheenvuorojen jälkeen käytiin keskustelu jossa esille nousi seuraavia asioita:

- Pöydät ja penkit voidaan siirtää alueen sivuun jos keskiosaan rakennetaan lisäpaikkoja. Esimerkiksi Nummenniityssä ne voidaan siirtää lähemmäs kahvilaa. Nykyisin näille kalusteille on vähemmän tarvetta kuin aikaisemmin, koska pysäköinti- ja levähdysalueiden henkilöautokäyttö on vähentynyt.
- Turvallisuusongelma ei ole Suomessa vielä akuutti, mutta sen kasvamiseen tulee alkaa varautua. Keski-Euroopassa ongelma on jo iso ja aidatuille alueille on suuri tarve.
- Tässä selvityksessä ei ole erikseen selvitetty kuljettajien toiveita levähdysalueiden suhteen, mutta vuoropuhelu Tiehallinnon kanssa on jatkuvaa ja aikaisemmissa selvityksissä mielipiteitä on kartoitettu.
- Bastukärriin on tulossa uusi logistiikka-alue ja tämä on tiedostettu myös selvityksessä. Alueella voisi sijaita rekkaparkki, mutta sen miinus on, että alue on sivussa pääväylistä. Pitkälti on kiinni siitä, miten eri toimijoita informoidaan alueesta.
- Viranomaisten aluetarve raskaan liikenteen tarkastuksia varten on tiedostettu, mutta tarve on erilainen kuin yöpymistarve. Poliisin toimintaa pohdittiin enemmän edellisessä vaiheessa.
- Aukkaiden raskaan liikenteen pysäköintitarve tulisi ottaa huomioon jo kaavoitusvaiheessa. Alue ei saa olla liian sivussa rikollisuuden vuoksi. Keravalla raskaan liikenteen pysäköintipaikkojen mitoitusohjeena on yksi paikka 5 000 kerrosneliötä kohti.
- Koska tauko- ja yöpymistarve on seurausta joustamattomista työaikalaeista, on niiden vaatimien paikkojen rakentaminen rahoitettava julkisilla varoilla.



- Alueille olisi tilaa Kehä III:n varressa, mutta kuntien tahtotila on väärä. Alueet halutaan säästää kannattavampaa liiketoimintaa varten.
- Pysäköinti asutuksen lähelle ei todellisuudessa ole niin iso ongelma kuin luullaan, vaan asennekysymys.
- Tulevaisuudessa tiedot alueista ja niiden vapaista paikoista voitaisiin tarjota ajantasaisena paikkatietona navigaattoreissa.
- Selvityksessä ei ole ehdotettu, että kuljetusyrittäjät lähtisivät rakentamaan alueita. Ruotsissa muutamat yksityiset tahot ovat käynnistäneet levähdysalueiden tarjoamisen liiketoimintana, pohdittiin olisiko tällainen mahdollista Suomessa. Kuljetusyrietykset ovat valtaosin pieniä muutaman rekan firmoja, joilla ei ole mahdollisuutta ryhtyä toteuttamaan uusia alueita.
- Yksityisten palveluasemien tilankäytön tehokkuus on aivan eri tasolla kuin Tiehallinnon alueilla. Tiehallinnon olisi tutkittava, miten yksityiset alueet on rakennettu ja otettava mallia niistä.
- Levähdysalueiden tarve pitäisi nostaa esille HLJ-työssä. Kyseessä on sama ongelma kuin liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisessa; kaikki myöntävät että niitä tarvitaan, mutta kukaan ei ota vastuuta niiden toteuttamisesta.
- Hirvaskankaan liikenneasema on synnyttänyt alueelle runsaasti kaupallisia palveluja, jotka palvelevat kaikkia tienkäyttäjiä. Tällainen malli on hyvä, mutta Hirvaskankaan kohdalla on muistettava alueen erityisijainti noin neljän tunnin ajomatkan päässä sekä Helsingistä että Oulusta.

#### 4. Ulkomaiset esimerkit

Teuvo Leskinen kertoi lyhyesti levähdysalueiden toteuttamisesta Ruotsissa, jossa alueiden turvallisuus on nykyisin hyvin tärkeä kysymys. EU:lla on valmisteilla turvallisten alueiden sertifiointi, joka saattaa vaikuttaa myös Suomen alueiden kehittämiseen.

#### 5. Lähiajan toimenpiteet

Teuvo Leskinen esitteli selvityksessä laadittua neliporrasmallia. Sen ensimmäisessä vaiheessa on tavoitteena vaikuttaa levähdysaluetarpeeseen maanteillä esimerkiksi rakentamalla satamiin riittävän suuret rekkaparkit. Toisessa vaiheessa tehostetaan nykyisten pysäköinti- ja levähdysalueiden tarjontaa pienillä toimenpiteillä, esimerkiksi liikenteenohjauksen keinoin. Neliporrasmallin kolmannessa vaiheessa lisätään nykyisten alueiden kapasiteettia modernisoimalla alueita. Neljännessä vaiheessa rakennetaan kokonaan uusia alueita.

Toimenpiteistä käytiin keskustelu jossa esille nousi seuraavia asioita:

- Jos kauppakeskusten pihoja aletaan hyödyntää raskaan liikenteen pysäköinnissä, tulee tämä ottaa huomioon alueiden suunnittelussa. Nykyisiin keskuksiin on vaikeaa sijoittaa paikkoja. Hyvällä suunnitellulla ideasta voisi tulla toimiva.
- Kauppakeskukset ovat suuria kuljetuspalveluiden käyttäjiä, joten niillä pitäisi olla valmiutta selvittää asiaa.
- Suurin ongelma kaikille tahoille tuntuvat olevan itäkuljettajat.
- Luhtaanmäen rakentaminen tulee kytkeä Keimolanportin poistamiseen, lähtökohtana oli, että Vantaa etsii korvaavan paikan. Lisäpaik-

kojen toteuttamisesta Luhtaanmäkeen on keskusteltava. Samalla liittymäjärjestelyt on ratkaistava.

- Nummenniityn kehittäminen on suunnitelma B Luhtaanmäen toteutumiselle. Nummenniitty on tärkeämpi kuin Karhukorpi, koska se palvelee Helsinkiin suuntautuvaa liikennettä.
- Tuuliruusussa on vapaata maata, hyvällä suunnittelulla voitaisiin toteuttaa alue joka palvelee myös läheistä maantietä.
- Tiehallinnon linjaus on, ettei palvelualueilta toteuteta yhteyttä ympäröivään maankäyttöön, koska moottoriteiden ei ole tarkoitus palvella paikallisliikennettä. Palvelualue on moottoritien palvelu.
- Kercan hanke Keravalla on lähdössä käyntiin, yhdessä Bastukärnin kanssa se tulee lisäämään liikennettä. Näiden alueiden yhteyteen olisi luonnollista tarjota paikkoja.
- Työturvallisuus ja -terveyskysymykset on pidettävä esillä alueiden kehittämisessä.

### **Muuta**

Sovittiin, että raporttiluonnosta on mahdollista kommentoida joulukuun asti. Teksti tulee olemaan suunnilleen nykyinen, mutta väärät tiedot tullaan oikaisemaan.



ISSN 1457-9871  
ISBN 978-952-221-285-6  
TIEH 3201151